Schiffahrts-

und

Strom-Polizei auf der „Elbe“

von der

Böhmisch-Sächsischen Grenze bis Hamburg.

Im amtlichen Auftrage zusammengestellt

von

W. Schulz,

Büreaubeamter der Königl. Elbstrom-Bauverwaltung zu Magdeburg.

Magdeburg.

Druck von E. Baensch jun.

1883.

Vorwort.

Die für die Elbe im Gebiete der Deutschen Bundesstaaten bestehenden allgemeinen schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften sind durch die Additionalakte und die dazu gehörige Uebereinkunft zwischen den Elbuferstaaten vom 13. April 1844, sowie in Folge der in den Jahren 1854 und 1863 stattgehabten Verhandlungen der Elbschiffahrts-Revisionscommissionen zwar einheitlich geregelt, es sind daneben aber im Laufe der Zeit von Seiten der betreffenden Landesverwaltungen für ihre Gebiete und einzelne Theile derselben, sowie nach Lage der Verhältnisse auch für einzelne Stromstrecken verschiedene weitere Polizei-Verordnungen ergangen, welche die allgemeinen Vorschriften erläutern, ergänzen oder auch abändern und welche daher für den Schiffsverkehr auf der Elbe ebenfalls von wesentlichem Einflusse sind.

Da sich die Verordnungen in den Gesetzsammlungen und Amtsblättern der verschiedenen Uferstaaten zerstreut finden, so hat sich eine Sammlung derselben immer mehr als ein dringendes Bedürfniß herausgestellt und ist dieselbe daher sowohl seitens der Schiffahrts-Interessenten, wie der Aufsichts-Beamten 2c. wiederholt in Anregung gebracht worden. Unterzeichneter hat nunmehr im Auftrage der Preußischen Elbstrombauverwaltung nachstehendes Werkchen zusammengestellt, welches die für die Elbe bestehenden Vorschriften nach den Uferstaaten und soweit thunlich auch nach Materien getrennt enthält. Es sind hierbei im Allgemeinen nur die speziell für die Elbe ergangenen Verordnungen aufgeführt, jedoch mußten für die neben der Sächsischen vorzugsweise in Betracht kommende Preußische Elbstrecke auch einige allgemeine landespolizeiliche Vorschriften berücksichtigt werden,

da dieselben die ergangenen speziellen Bestimmungen beeinflussen und auch ihrem sonstigen Inhalte nach für die Elbschiffahrt von Wichtigkeit sind. Außerdem sind unter Abtheilung B. (Preußen) auch für die Nebenflüsse, soweit diese der Elbstrombauverwaltung unterstellt sind, die bestehenden Vorschriften aufgeführt.

Die formellen Einleitungen der Verordnungen sind der Raumersparniß wegen und als für den vorliegenden Zweck unwesentlich überall fortgelassen; ebenso sind diejenigen Verordnungen, welche in den verschiedenen Uferstaaten oder in einzelnen Gebietstheilen derselben in übereinstimmender Form ergangen sind, nur einmal zum Abdruck gebracht und ist sodann auf die Stelle des offiziellen Organs, in welchem die Veröffentlichung für die anderen Bezirke erfolgt ist, hingewiesen.

W. Schulz.

Inhalts-Verzeichniß.

A. Königreich Sachsen.

B. Königreich Preußen.

I. Allgemeine Vorschriften für den Schiffsverkehr auf der Elbe.

A. Königreich Sachsen.

1. Verordnung,

die strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe betreffend.

I. Die Segel-, Floß- und Dampfschifffahrt im Allgemeinen betreffend.

Berechtigung zum Elbschifffahrtsbetriebe.

§. 1. Die Erlaubniß, die Elbschifffahrt als Eigenthümer oder Rheder zu betreiben, in so weit solche auch auf das Gebiet anderer Staaten, als das Königreich Sachsen sich erstrecken soll, ist bei der Kreisdirection zu Dresden nachzusuchen und von derselben im Genehmigungsfalle ein Erlaubnißschein zu ertheilen.

Die Erlaubniß kann nur solchen Unternehmern zu Theil werden, welche, nächst dem Ausweise über den Besitz geeigneter Fahrzeuge, nach ihrer Persönlichkeit, sowie nach ihren öconomischen und sonstigen Verhältnissen für die Erfüllung der den Schiffseignern obliegenden Verpflichtungen genügende Sicherheit gewähren. Gesellschaften, welche sich zum Behufe der Betreibung der Elbschifffahrt auf gemeinschaftliche Rechnung bilden, sind dazu erst nach erfolgter Prüfung und Genehmigung ihrer Statuten und Betriebseinrichtungen zuzulassen.

Für den Erlaubnißschein ist, ausschließlich des Stempels für Concessionsertheilungen, eine Gebühr von 2 Thalern zu entrichten.

Die Erlaubniß, die Personen- und Frachtschifffahrt oder Flößerei als Schiffs- oder Floßführer auf der Elbe sowohl bei der auswärtigen, als bei der Binnenschifffahrt zu betreiben, ist für Fahrzeuge, deren Tragfähigkeit fünf Lasten und mehr beträgt, bei den Elbstromgerichten, dagegen für Fahrzeuge lediglich zur Binnenschifffahrt und unter der Tragfähigkeit von fünf Lasten bei der Obrigkeit des Wohnorts des Schiffers nachzusuchen.

Schiffspatente.

§. 2. Die Verwendung eines Fahrzeugs — Dampf- oder Segelschiffs — zur Elbschifffahrt außerhalb Landes oder zur

Binnenschifffahrt, insofern für die letztere die Tragfähigkeit des Fahrzeugs fünf Lasten oder mehr beträgt, ist nur unter der Bedingung gestattet, daß eine amtliche Untersuchung der Tüchtigkeit und eine Ermittelung und Feststellung der Tragfähigkeit des Fahrzeugs vorher erfolgt und ein Schiffspatent für dasselbe von dem betheiligten Elbstromgerichte ertheilt worden ist.

Dieses Schiffspatent ist auf jeder Fahrt auf dem Fahrzeuge mitzuführen, um das letztere damit zu legitimiren.

§. 3. Die behufs der Ertheilung des Schiffspatents von den Elbstromgerichten vorzunehmende Untersuchung der Fahrzeuge hat sich

a) auf die Tüchtigkeit und

b) auf die Tragfähigkeit derselben zu erstrecken.

Hinsichtlich der Tüchtigkeit ist vorzüglich das Alter (Bauzeit) des Fahrzeugs, worüber, soweit thunlich, Zeugnisse beizubringen sind, ferner der Zustand und die Ausrüstung, nach Befinden zugleich mit Rücksicht auf die Verwendung zu gewissen Arten des Transports (für Personen, Waaren, Steinwerk, Holz, Kohlen 2c.) ins Auge zu fassen.

Die Tragfähigkeit der Fahrzeuge ist auf Grund sorgfältiger Vermessung nach einer mittelst Instruction hinauszugebenden Anleitung über das dabei zu beobachtende Verfahren festzustellen und in Zollgewicht auszudrücken.

§. 4. Jedes inländische Dampfschiff ist, bevor damit öffentliche Fahrten unternommen werden dürfen, außer der wegen Ertheilung des Schiffspatents im Allgemeinen vorgeschriebenen Prüfung der Tüchtigkeit des Fahrzeugs, sowie der durch die Verordnungen über die polizeiliche Beaufsichtigung der Dampfkessel vorgeschriebenen Untersuchung des Dampfkessels und der Maschine, einer besonderen Prüfung und zwar für das gesammte Land durch das hierzu beauftragte Elbstromgericht zu Dresden mit Zuziehung der demselben beigeordneten Sachverständigen zu unterwerfen.

§. 5. Hierbei hat die Prüfungsbehörde nicht allein im Allgemeinen von der Gefahrlosigkeit und der den Stromverhältnissen entsprechenden Größe und Construction des Dampfschiffs sich zu überzeugen, sondern auch darauf ihr besonderes Augenmerk zu richten,

a) daß die Maschine einen ruhigen Gang hat, und die Umsteuerungsapparate in einem brauchbaren Zustande, auch die letzteren so construirt sind, daß die Maschine rückwärts zu arbeiten vermag;

b) daß der Aschenraum am Dampfkessel, sowie der Durchgang des Schornsteins durch das Schiffsverdeck nicht feuergefährlich angelegt sind;

c) daß das Schiff mit guten Geländern versehen und für Verwahrung aller Luken im Verdecke so gesorgt ist, daß Niemand hinabfallen oder sich beschädigen kann;

d) daß die beweglich herzustellende Oesse beim Umlegen eine mindestens sieben Fuß hohe Unterstützung über dem Schiffsverdecke findet;

e) daß um die Schaufelräder eine fast bis ins Wasser reichende Sicherheitsbedeckung angebracht ist;

f) daß die zum sicheren Schifffahrtsbetriebe nöthigen Anker, Ankertaue und Ketten, sowie die erforderlichen Mittel zum Stopfen der Lecke am Borde vorhanden sind;

g) daß das Schiff zwei gute Handspritzen hat und

h) ein Boot für 12—16 Personen sich dabei befindet.

Endlich hat sich die Prüfung auf die Ermittelung der mit Rücksicht auf die vorhandenen Wassertiefen der zu befahrenden Stromstrecke auch bei dem höchsten Wasserstande zulässigen höchsten Belastung des Schiffes zu erstrecken und es ist der bei solcher ermittelte Tiefgang durch eine deutliche Linie, welche unter allen Umständen über dem Wasser erkennbar bleiben muß, an geeigneter Stelle an dem Schiffe zu bezeichnen.

Ueber das Ergebniß dieser Prüfung ist ein von dem Schiffseigner, dem Bootsmeister und den Maschinisten mit zu unterzeichnendes Protocoll aufzunehmen und an die Kreisdirection zu Dresden einzureichen. Dieses Protocoll muß in Ansehung desjenigen Theils, welcher vom Maaß und Gewicht handelt, so speciell und vollständig sein, daß darnach jeder Sachverständige die Entscheidung der Prüfungsbehörde beurtheilen kann.

§. 6. Eine gleiche Untersuchung des Schiffes sammt Zubehör und zwar in Verbindung mit der vorgeschriebenen Dampfkesselrevision ist bei regelmäßig fortgesetztem Betriebe durch das §. 4 bezeichnete Elbstromgericht zu Dresden, mit Vorbehalt außerordentlicher Revisionen, welche auf Anordnung der Kreisdirection zu Dresden zu jeder Zeit vorgenommen werden können, mindestens einmal jährlich, vom Beginne der regelmäßigen Fahrten an gerechnet, außerdem aber nach jeder dem Elbstromgerichte in Zeiten anzuzeigenden Hauptreparatur zu wiederholen.

Als Hauptreparatur ist jede zu betrachten, welche einen für den sicheren Dienst wesentlichen Theil der Maschine oder des Schiffes betrifft.

§. 7. Wenn hiernach gegen die Eröffnung oder Fortsetzung der Fahrten ein Bedenken nicht stattfindet, so wird darüber von dem Elbstromgerichte unter Autorisation der Kreisdirection, welche jedoch zum Wiederbeginne der Fahrten nach einer vorausgegangenen Reparatur auch nachträglich eingeholt werden kann, ein besonderes Zeugniß ausgestellt.

Dieses ist an einem geeigneten, den Passagieren zugänglichen Platze innerhalb des betreffenden Dampfschiffs auszuhängen, auch jedenfalls bis zu Beendigung der nächsten Untersuchung ausgehängt zu lassen.

§. 8. Die Untersuchung der Segelschiffe hat in der Regel am Sitze desjenigen Elbstromgerichts zu erfolgen, in dessen Bezirke das Fahrzeug erbaut oder der Eigenthümer desselben wohnhaft ist, und es ist dieser zu dem Ende verbunden, das Fahrzeug zu der von der Behörde zu bestimmenden Zeit und an dem von derselben zu bezeichnenden Orte der letzteren unbeladen vorzuführen und so lange, als der Zweck der Untersuchung es erfordert, an Ort und Stelle zu belassen.

Wünscht der Bewerber um das Schiffspatent, daß die Untersuchung ausnahmsweise am Orte der Erbauung des Fahrzeugs oder an einem anderen, von dem Sitze der Behörde entfernten Orte vor sich gehe, so kann diesem Antrage zwar stattgegeben werden, es hat aber derselbe solchenfalls den mit der Prüfung beauftragten Beamten und Sachverständigen die regulativmäßigen Diäten, ingleichen Vergütung für das Fortkommen zu gewähren.

§. 9. Ergiebt sich bei der Prüfung, zu welcher die Behörde außer dem ihr beigegebenen, technischen Wasserbaubeamten nach ihrem Ermessen sich des Beiraths eines von ihr zu wählenden und entweder ein für allemal oder für den einzelnen Fall zu verpflichtenden practischen Schiffsbauers als Sachverständigen bedienen kann, kein Bedenken, so ist darüber, zugleich unter Berücksichtigung der ermittelten, oder auf Grund eines älteren noch gültigen Meßbriefs, falls ein solcher vorhanden ist, zu attestirenden Tragfähigkeit des Fahrzeugs, das Schiffspatent nach dem Muster sub A unter fortlaufender Nummer auszustellen und gegen Entrichtung einer Gebühr von — = 12 Ngr. 5 Pf., ausschließlich des Schriftenstempelbetrags, dem Bewerber auszuhändigen.

§. 10. Die Untersuchung kann so oft wiederholt werden, als es entweder durch die nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Fahrzeugs vorschriftsmäßig eintretende Erneuerung des Schiffspatents bedingt, oder von der Behörde sonst, um sich von der fortwährenden Brauchbarkeit des Fahrzeugs zu überzeugen, für nöthig erachtet wird. Sie hat allemal einzutreten, wenn bekannt ist, daß das Fahrzeug auf der letzten Fahrt einen Unfall erlitten hat. Es sind aber dafür mit alleiniger Ausnahme der im Falle der Erneuerung des Schiffspatents zu entrichtenden Ausfertigungsgebühr (§. 9) den Betheiligten keine Kosten anzusinnen.

§. 11. So oft ein Fahrzeug, ohne jedoch an die Rhederei eines anderen Staates überzugehen, seinen Eigenthümer wechselt, behält das dafür ausgestellte Schiffspatent zwar seine Gültigkeit, dasselbe ist aber von Seiten des competenten Elbstromgerichts durch unentgeltliche amtliche Bemerkung auf dem Originalpatente auf den neuen Eigenthümer überzuschreiben, auch ist in den Schiffsverzeichnissen das Entsprechende nachzutragen.

§. 12. Das Schiffspatent verliert seine Gültigkeit, wenn das Fahrzeug, für welches dasselbe ertheilt wurde, an die Rhederei eines anderen Staates übergegangen ist, sowie in dem Falle, wenn das Fahrzeug zum Gebrauche nicht ferner als vollkommen tüchtig befunden wird.

Unbrauchbar gewordene Fahrzeuge dürfen zu dem Zwecke, um an einem anderen Orte zerschlagen zu werden, nur dann auf der Elbe fortgeschafft werden, wenn diese Fahrt als die letzte des Fahrzeugs und jener Zweck derselben von der schifffahrtspolizeilichen Behörde des Abgangsortes unter dem Schiffspatente bemerkt, auch das Fahrzeug nicht mit anderen Gegenständen als mit Holz, Braunkohlen, Obst oder Töpferwaaren beladen ist.

§. 13. Ungültig gewordene Schiffspatente sind von den Schiffsführern binnen vier Wochen vom Eintritte der Ungültigkeit an gerechnet zur Vermeidung einer Ordnungsstrafe von 10 Thalern (§. 103) an das Elbstromgericht, bei welchem die Ausfertigung erfolgt ist, zurückzugeben.

§. 14. Von den Elbstromgerichten ist eine entsprechende Bemerkung über diese Verpflichtung des Schiffsführers sowohl in die von ihnen neu auszufertigenden Schiffspatente aufzunehmen, als auf den bei ihnen zur Vorzeigung kommenden oder, da nöthig, einzufordernden Schiffspatenten nachzutragen.

Schifferpatente.

§. 15. Jedes zur Elbschifffahrt zugleich außerhalb der sächsischen Elbstrecke oder auch nur zur Binnenschifffahrt verwendete, in- oder ausländische Fahrzeug oder Floß (Prahmen), im letztgedachten Falle insofern das Fahrzeug eine Tragfähigkeit von fünf Lasten und mehr enthält, muß der speciellen Leitung eines bestimmten Führers untergeben sein, welcher über seine Befähigung und Berechtigung dazu einer vorgängigen Prüfung sich zu unterwerfen und ein Schiffer- oder Floßführer-Patent sich auszuwirken, auch letzteres bei jeder Fahrt zu seiner Legitimation bei sich zu führen hat.

§. 16. Die Anmeldung zur Prüfung als Schiffs- oder Floßführer ꝛc. und zur Erlangung eines Schifferpatents hat der inländische Bewerber bei dem Elbstromgerichte, in dessen Bezirke

sein wesentlicher Wohnort gelegen ist, soviel jedoch die Führung eines der sächsischen Dampfschifffahrtsgesellschaft gehörigen Dampfschiffs betrifft, bis auf weitere Anordnung bei dem Elbstromgerichte zu Dresden schriftlich oder mündlich zu bewirken und unter der Angabe, ob das Patent zur Führung von Dampfschiffen, von Segelschiffen oder von Holzflößen gesucht werde, durch geeignete glaubwürdige Zeugnisse, theils

a) über seine zeitherige Unbescholtenheit, seinen moralischen Lebenswandel, insbesondere seine Nüchternheit, sowie über die etwa erhaltene Vorbildung sich auszuweisen, theils

b) darzuthun, daß er mindestens drei Jahre bereits Schiffsdienst auf der Elbe verrichtet habe.

Die Behörde hat hierauf, insofern ihr nach den beigebrachten Zeugnissen ein Bedenken gegen die Zulassung des Bewerbers zur Prüfung überhaupt nicht beigeht, denselben zur Vornahme der letzteren auf einen bestimmten Tag schriftlich vorzuladen.

§. 17. Derselben Prüfung als Schiffsführer und der Erwerbung eines Schifferpatents haben sich auch alle diejenigen zu unterwerfen, welche ohne die wirkliche Führung eines bestimmten Fahrzeugs oder Floßes zunächst nur die Verrichtungen als Lootsen oder Steuerleute, zeitweilig und für einzelne Stromstrecken, oder als sogenannte Haupter für ganze Fahrten übernehmen und dazu verwendet werden, dergestalt, daß gegen dieselben bei dem Mangel der Legitimation durch ein Schifferpatent ebenso wie gegen die wirklichen Führer der Schiffe und Floße mit den vorgeschriebenen Ordnungsstrafen zu verfahren ist. Mit gleichen Ordnungsstrafen sind aber auch diejenigen inländischen Eigenthümer und Inhaber von Schiffen und Floßen zu belegen, welche ungeprüfte und durch ein Schiffer- oder Flößerpatent nicht legitimirte Schiffs- und Floßführer, Lootsen, Steuerleute und Haupter auf längere oder kürzere Zeit in ihren Dienst nehmen.

§. 18. Die gedachten Prüfungen haben in der Hauptsache

1) auf die hinreichende und sichere Kenntniß der wichtigsten Elbstromverhältnisse, der Stromfahrbahn und der besonders wichtigen und schwierigen Stellen derselben, sowie der Anlege-, Anlande- und Ein- und Ausschiffungsplätze,

2) auf die Kenntniß und das richtige Verständniß der strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften,

3) auf die nöthigen Kenntnisse und Fertigkeiten:

a) für die Zusammensetzung der Floße und Prahmen, deren Steuerung, Fortbewegung und Stellung,

b) für die Beurtheilung des Zustandes und der tüchtigen Beschaffenheit der Segelfahrzeuge und der für dieselben erforderlichen Inventarien- und Ausrüstungs-

gegenstände und ihres Gebrauchs, namentlich der Segel und des Steuerruders, für die sichere Beladung derselben und für die in Nothfällen zu ergreifenden Sicherungs- und Rettungsmaßregeln, und, soviel die Dampfschifffahrt betrifft, für den Gebrauch der Dampfmaschinen im Allgemeinen, und

4) auf den Nachweis der Fertigkeit im Schwimmen, wovon nur gegen ein bezirksärztliches Zeugniß, daß die körperliche Beschaffenheit des Bewerbers zum Erlernen des Schwimmens nicht geeignet sei, abgesehen werden darf, sich zu erstrecken.

§. 19. Die Prüfung selbst, welche auf einmal auf höchstens drei Bewerber zu beschränken ist, ist in Gegenwart eines Beauftragten des betreffenden Elbstromgerichts durch einen dazu bestimmten technischen Wasserbaubeamten mündlich vorzunehmen, dabei aber, außer den Mitgliedern der Prüfungsbehörde, jedesmal auch ein practischer Sachverständiger aus der Classe der inländischen Schiffer oder Holzflößer zuzuziehen, welcher dem Prüfungsgeschäfte mit begutachtender Stimme beizuwohnen hat, auch an denselben, wenn er es wünscht, durch Stellung von Fragen unmittelbar Theil nehmen kann. Diese Sachverständigen, denen für ihre Mühwaltung eine angemessene Vergütung aus der Staatscasse zu gewähren ist, werden von den Elbstromgerichten nach ihrem Ermessen gewählt und in Pflicht genommen.

§. 20. Ueber das Ergebniß der Prüfung ist ein von sämmtlichen Theilnehmern zu unterschreibendes kurzes Protocoll aufzunehmen und darin zu bemerken, ob der Bewerber nach dem Urtheile der Behörde die Prüfung bestanden oder die Befähigung zur selbstständigen Führung eines Elbschiffs (Dampfschiffs, Holzfloßes) in der erforderlichen Maße nicht beurkundet habe. Im ersteren Falle hat die Behörde das Schiffer- oder Flößerpatent beziehentlich nach den Mustern unter B oder C auszufertigen, vor dessen Aushändigung an den Empfänger aber demselben das im Texte ausgedrückte Angelöbniß mittelst Handschlags abzunehmen, auch im Protocolle das Nöthige hierüber zu bemerken.

Für das Schifferpatent ist, ebenso wie für das Schiffspatent, ausschließlich des Schriftenstempels, eine Gebühr von — = 12 Ngr. 5 Pf. zu entrichten. Die Prüfung selbst erfolgt unentgeltlich.

Bei nicht gehörig bestandener Prüfung ist der Bewerber hiervon unter der Eröffnung, daß er vor Jahresfrist nicht zu einer anderweiten Prüfung werde zugelassen werden, mittelst schriftlichen Bescheids in Kenntniß zu setzen.

§. 21. Das von der competenten sächsischen Behörde ausgefertigte Schifferpatent für Segel- und Dampfschiffe ermächtigt den Inhaber zur Führung jedes Elbfahrzeugs, welches der im

Patente bezeichneten Gattung und der sächsischen Rhederei angehört, sowie das Patent für Flößer, zur Führung jedes Holzfloßes, welches von einem sächsischen Uferplatze abgeht.

Ein Patent zur Führung von Dampfschiffen ermächtigt zugleich zur Führung von Segelschiffen, nicht aber umgekehrt.

§. 22. Diejenigen, welche nach vorgängiger Prüfung als Schiffsführer und nach Erlangung eines Schifferpatents die Verrichtung des Lootsendienstes für gewisse Stromstrecken oder überhaupt übernehmen wollen, haben bei dem Elbstromgerichte, in dessen Bezirke ihr wesentlicher Wohnort sich befindet, sich dazu ausdrücklich anzumelden, und es haben die Elbstromgerichte den Angemeldeten darüber besondere Bescheinigungen zu ihrer Legitimation zu ertheilen, sowie fortlaufende Verzeichnisse derselben zur jederzeitigen weiteren Nachweisung zu führen.

Dabei bleibt die Feststellung der Lootsengebühren für gewisse Stromstrecken vorbehalten.

Es findet jedoch ein Lootsenzwang, d. h. die Verpflichtung, sich überhaupt eines Lootsens zu bedienen, auf der Elbe oberhalb Hamburg nicht statt.

§. 23. Die Schiffer- und Flößerpatente, ingleichen die vorstehend gedachten Lootsen-Legitimationen verlieren ihre Gültigkeit, wenn das Verhältniß des Inhabers als sächsischer Staatsangehöriger aufhört.

Im Falle der Uebersiedelung eines Schiffers oder Schiffführers aus einem Elbuferstaate in den anderen hat derselbe an Stelle des erlöschenden bisherigen Schifferpatents in dem Staate, in welchem er sich niederläßt, um die Ertheilung eines neuen Schifferpatents nachzusuchen; dabei soll aber von einer nochmaligen Prüfung abgesehen werden, insofern aus dem älteren Patente die vorausgegangene Prüfung des Inhabers sich ergiebt, und nicht etwa aus besonderen Gründen eine Wiederholung der Prüfung sich als angemessen darstellt.

§. 24. Die ausgefertigten Schiffer- und Flößerpatente und die Lootsen-Legitimationen sind wieder zurückzunehmen, wenn der Inhaber zu dem Geschäfte ferner untauglich oder dessen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schifffahrtsverkehrs nicht vereinbar ist. Letzteres kann namentlich dann angenommen werden, wenn ein Schiffsführer rc. wegen Trunksucht, wegen Elbzolldefrauden oder Elbstrom- und Schifffahrtspolizei-Contraventionen und wegen Betrugs, Fälschung oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum bestraft worden ist.

§. 25. Die Elbstromgerichte haben über die bei ihnen zur Ausfertigung gelangenden Schiffs- und Schifferpatente fortlaufende Verzeichnisse (die Schiffs- und Schifferrollen) zu führen, auch davon alljährlich vor Eröffnung der Frühjahrsschifffahrt

eine Abschrift bei der Kreisdirection zu Dresden einzureichen, und gleichzeitig Duplicate an die Ministerien der Finanzen und des Innern gelangen zu lassen. Zur gehörigen Fortführung dieser Verzeichnisse ist daher auch bei eintretendem Ableben eines Schiffsführers das ihm ertheilt gewesene Schifferpatent Seiten der Nachgelassenen des Verstorbenen sobald als möglich an das betreffende Elbstromgericht zurückzugeben, oder, wenn dasselbe verloren oder vernichtet worden, solches anzuzeigen, außerdem aber sich zu gewärtigen daß die Einziehung durch die Behörden auf Kosten der Säumigen erfolge.

§. 26. Das Verfahren der Elbstromgerichte bei der Ausstellung der Schiffs- und Schifferpatente steht unter Aufsicht der Kreisdirection zu Dresden und in höherer Instanz des Ministeriums des Innern. Die gedachten Behörden haben daher, wenn gegen ihre diesfallsigen Entschließungen Recurs eingewendet wird, sowie auf erhobene Beschwerde an die genannte Kreisdirection Bericht zu erstatten.

§. 27. Wegen der Annullirung oder Zurücknahme eines Schiffpatents oder wegen der letzten Fahrt eines Fahrzeugs haben die Elbstromgerichte selbst Beschluß zu fassen und Verfügung zu treffen, dagegen wegen Wiedereinziehung eines Schifferpatents, sobald dazu nach ihrem Ermessen in Gemäßheit der vorstehenden Vorschriften gegründete Veranlassung vorliegt, an die Kreisdirection gutachtlichen Bericht zu erstatten und deren Entschließung einzuholen.

§. 28. Wer es unternimmt, Schifffahrt oder Holzflößerei auf der Elbe zu treiben, ohne die dazu vorgeschriebene Patente erlangt zu haben,

oder

wer sich des für einen anderen Führer oder ein anderes Fahrzeug ausgestellten oder eines bereits ungültig gewordenen oder widerrufenen Patents bedient,

oder

welcher patentirte Schiffs- oder Floßführer sein Schiffer- oder Schiffspatent auf einer Reise nicht bei sich führt, verfällt in die §. 103 bestimmten Ordnungsstrafen.

§. 29. Diese Strafen sind jedoch für jede Reise, Hin- und Rückfahrt zusammen genommen, nur einmal zu erlegen und die Nachweisung eines auf derselben Reise bereits anhängig gewordenen Verfahrens schließt die Wiederholung des letzteren wegen derselben Uebertretung an einem anderen Orte aus.

Werden jedoch die im §. 28 erwähnten Uebertretungen bei folgenden Reisen wiederholt, so wird die Strafe im ersten Wiederholungsfalle auf das Anderthalbfache, im zweiten und jeden

ferneren Wiederholungsfalle aber auf das Doppelte des einfachen Betrags erhöht.

§. 30. Wird auf Grund dieser Bestimmungen gegen einen Schiffer oder Flößer ein Strafverfahren eingeleitet, so hat das betreffende Elbstromgericht darüber, daß das polizeiliche Untersuchungsverfahren schwebt, einen Vormerk auf dem Schifferpatente des Angeschuldigten zu machen, damit dieser den im §. 29 bezeichneten Nachweis führen könne.

Construction und Ausrüstung der Elbfahrzeuge.

§. 31. Die Eigenthümer sowohl, als die Führer der Elbfahrzeuge haben auf die Construction, Ausrüstung und Erhaltung derselben und ihres Zubehörs, bei den Dampfschiffen insbesondere auf die Erhaltung des Dampfkessel- und des Maschinenapparats in vollkommen gutem und tüchtigem Zustande, jederzeit vorzügliche Sorfalt zu verwenden, dergestalt, daß die Beförderung von Personen und Gütern auf den Fahrzeugen stets mit Sicherheit in der der Bestimmung der letzteren entsprechenden Weise erfolgen kann.

Sie bleiben dafür, daß den diesfallsigen Erfordernissen allenthalben genügt wird, und für die genaue Befolgung der hierunter bestehenden oder noch zu erlassenden Vorschriften den Aufsichtsbehörden unbedingt verantwortlich und sind verpflichtet, den von Zeit zu Zeit vorzunehmenden Untersuchungen der Fahrzeuge, einschließlich der Dampfschiffe, nebst Zubehörungen sich zu unterwerfen und die etwa hierbei gerügten Mängel sofort abzustellen.

Sicherstellung des Schifffahrtsbetriebs.

§. 32. Dafern von der Aufsichtsbehörde besondere Vorsichtsmaßregeln zur Sicherstellung des Schifffahrtsbetriebs mit einzelnen Fahrzeugen oder in allgemeiner sicherheitspolizeilicher Beziehung für nöthig erachtet werden sollten, so ist der Eigenthümer diese auf seine Kosten in Ausführung zu bringen verpflichtet.

§. 33. In Fällen einer während der Fahrt entstandenen, mit Gefahr verknüpften Beschädigung des Fahrzeugs 2c., z. B. des Leckwerdens des Schiffes, der Beschädigung des Steuerruders, oder bei Dampfschiffen der Untüchtigkeit des Dampfkessel-, Pumpen- und Maschinenapparats, — ist die Fahrt sofort einzustellen und erst nach erfolgter, vollständiger Ausbesserung des Schadens weiter fortzusetzen.

§. 34. Bei jedem auf der Fahrt begriffenen Segelschiffe ist ein Boot in tüchtigem Zustande für 4 bis 8 Personen, und bei Dampfschiffen eine Schaluppe für 12 bis 16 Personen mit-

zuführen, welche hinter dem Fahrzeuge auf dem Wasser gehen und während der Fahrt stets unbeladen bleiben müssen. (conf. §. 5 h).

Holzfloße.

§. 35. Die Construirung der Holzfloße (Prahmen) muß mit fester und dauerhafter Verbindung der dieselben bildenden Stämme, Holzstücken, Bretter und anderen Materialien, so wie mit Anbringung von Steuerrudern an beiden Enden erfolgen. Die Breite der Holzfloße, welche die sächsische Elbstrecke überschreiten sollen, darf in der Regel nicht mehr als 22,168 sächsische Fuß (20 preußische Fuß) betragen. Auf der sächsischen Elbstrecke kann eine Breite bis zu 40 sächsischen Fuß nachgelassen werden.

Die Länge eines Holzfloßes (Prahmens) darf 400 sächsische Fuß nicht überschreiten.

Belastung der Elbfahrzeuge.

§. 36. Kein Schiff oder Floß darf zu anderen Zwecken, als wozu es an sich bestimmt, gebaut und ausgerüstet ist — also z. B. kein Holzfloß zum Transporte anderer Gegenstände, namentlich anderer Güter oder von Steinwerk ꝛc. — befrachtet und ebensowenig mit stärkerer Ladung belastet werden, als solche die jedesmalige Beschaffenheit der Stromfahrbahn und die durch den herrschenden Wasserstand bedingte Wassertiefe der letzteren gestatten. Segelschiffe haben dabei eine freie wasserdichte Bordhöhe von mindestens 10 Zoll, einschließlich der Bordpfosten oder Spannlatten, über dem Wasser innezuhalten; es kann jedoch bei kleinen Fahrzeugen und nicht überbauten Zillen zur Binnenschifffahrt diese Bordhöhe durch gut befestigte, wasserdichte Brettaufsätze ergänzt werden.

Zugleich muß, vom Eintritte der nächsten Schifffahrtsperiode im Jahre 1864 an, an jedem Dampfschiffe oder Segelfahrzeuge eine jederzeit leicht erkennbare, nach Zollen eingetheilte Scala der Eintauchung in das Wasser beziehentlich vor den Rädern oder in der halben Länge auf beiden Seiten des Fahrzeuges angebracht sein.

§. 37. (aufgehoben).

Innehalten der Fahrbahn.

§. 38. Während der Fahrt darf kein Schiff oder Floß die Stromfahrbahn verlassen.

Verunreinigung der Fahrbahn.

§. 39. Jede Verunreinigung oder Beeinträchtigung der Stromfahrbahn, vornehmlich durch Auswerfen von Ballaststeinen,

Steinkohlenschlacken und anderen der Schifffahrt hinderlichen oder gefährlichen Gegenständen sind verboten und strafbar.

Insbesondere müssen daher die zu Beschwerung der Steuerruder dienenden Steine oder anderen Körper dergestalt genügend befestigt und verwahrt sein, daß das Herabfallen derselben in den Strom verhütet wird.

Schonung der Ufer und der Strombauwerke.

§. 40. Die Stromufer nebst den an denselben liegenden Werken und Anlagen, sowie Brücken, Schiffmühlen, Fähren u. s. w. dürfen von den Schiffen und Floßen auf ihrer Fahrt nicht berührt oder beschädigt, sowie die Leinpfade von den Zugknechten oder dem Zugviehe weder verdorben, noch zum Nachtheile der anliegenden Grundstücke überschritten werden.

Dampfschiffe insbesondere müssen sich von Uferanlagen, zu Vermeidung der Beschädigung der letzteren durch den Wellenschlag, möglichst entfernt halten.

Das Ankerwerfen und das Schleppen der Anker an Stromstellen, an denen Fährketten oder Telegraphenleitungen durch das Strombett geführt und welche am Ufer bezeichnet sind, ist untersagt.

Leinpfad und Schiffszug.

§. 41. Die Breite des Leinpfads an der sächsischen Elbstrecke ist im Allgemeinen und, wo nicht besondere örtliche Verhältnisse eine Abweichung davon nothwendig machen und gestatten, auf 12 sächsische Fuß landeinwärts von der natürlichen Uferkante oder von den Uferanlagen und Abböschungen bestimmt.

Die Schiffzieher (Zugknechte) und Führer von Zugvieh haben bei dem Schiffszuge den herkömmlichen Leinpfad und dessen gesetzlich bestimmte Breite genau innezuhalten und den ihnen auf dem Leinpfade begegnenden Personen auf der inneren Seite des Pfades nach der Elbe auszuweichen.

Dieselben haben ferner während des Schiffszugs alle Personen, welche an der Elbe in der Nähe des Leinpfads und insbesondere zwischen der Zugleine und dem Elbufer verkehren, ihnen begegnen oder von ihnen überholt werden, zu deren Warnung rechtzeitig und vernehmlich anzurufen, alle Ungehörigkeiten gegen diese Personen aber bei strenger Ahndung sich zu enthalten.

Schiffeigenthümer, Schifführer, Steuermänner und Lootsen sind verpflichtet, die von ihnen angenommenen Schiffzieher (Zugknechte) und Führer von Zugvieh sogleich bei der Annahme dahin ernstlich zu bedeuten, daß sie den vorstehend gegebenen Vorschriften zu Vermeidung sofortiger Entlassung aus dem Schiffs-

zuge und nachdrücklicher Bestrafung jeder Zeit gehörig nachkommen.

Auch haben dieselben nöthigenfalls die oben vorgeschriebene Warnung der Passanten auf dem Leinpfade durch Zuruf von dem Schiffe aus selbst zu bewirken und zu wiederholen.

Ueber die gehörige Befolgung der vorstehend ertheilten Vorschriften haben insbesondere die unteren Wasserbaubeamten, Gendarmen und ortspolizeilichen Organe gemeinschaftlich zu wachen und es sind dieselben ermächtigt, die Schuldigen, vornehmlich bei vorkommenden gröberen Ungehörigkeiten, nöthigenfalls sofort von dem Schiffszuge zu entfernen und nach Befinden zu verhaften.

Anlandungs- und Ein- und Ausschiffungsplätze.

§. 42. Die Schiffs- und Floßführer dürfen nur an den dazu ausdrücklich bestimmten und gewöhnlichen Anlandungs- oder Ein- und Ausschiffungsplätzen anlegen und vor Anker gehen.

Für einzelne Ausnahmsfälle haben sie dazu jedesmal die besondere Erlaubniß der Elbstromgerichte, welche sich deshalb, soweit nöthig, mit dem Bezirkswasserbaubeamten zu vernehmen haben, einzuholen und sich darüber gegen die Aufsichtsbeamten auszuweisen.

Außerdem ist es nur in wirklichen Nothfällen gestattet, auch an anderen Uferstellen, jedoch auch dann nur mit Vermeidung der Uferbauwerke und Uferbefestigungen, der Dammanlagen und abbrüchigen oder durch Verbotstafeln bezeichneten Uferstrecken anzulegen.

Insbesondere an dem Ufer, auf welchem sich der Leinpfad befindet, darf ein Floß oder Schiff nur dann anlegen, wenn ihm die Ein- und Ausladung seiner Fracht oder das Ein- und Ausschiffen der Hölzer daselbst besonders gestattet ist, oder wenn Unwetter oder Beschädigung dazu nöthigen.

So lange Fahrzeuge und Floße an dergleichen außergewöhnlichen Landungsplätzen liegen, sind dieselben bei Nacht oder Nebel durch Ausstecken einer erleuchteten Laterne zu signalisiren; auch sind an der Leinpfadseite bei längerem als eine Nacht dauernden Aufenthalte zu Vermeidung einer Behinderung des Leinzugs anderer Schiffe die Masten der Schiffe niederzulegen.

Das Einschlagen von Pfählen zur Befestigung der Schiffe und Floße auf dem Ufer an außergewöhnlichen Landungs- und Anlegeplätzen ist unbedingt verboten.

Nach entfernter Gefahr oder nach erfolgter Ein- und Ausladung haben die Schiffs- und Floßführer außergewöhnliche Anlandungsplätze sofort wieder zu verlassen.

Anlegen an den Brücken.

§. 43. Das Anlegen und Ankern der Fahrzeuge unmittelbar vor und hinter den Pfeilern der Fahrbögen der Elbbrücken ist unstatthaft.

Es bleibt jedoch bei der Fahrt stromaufwärts das Anlegen der Schiffe hinter den Brückenpfeilern und das Befestigen derselben durch Taue an den Pfeilern so lange nachgelassen, als es zum Niederlegen der Masten und zum Um- und Anlegen der Zugleine unumgänglich erforderlich ist. Nach der Durchfahrt durch die Brücke hat das Wiederaufrichten der Masten jedesmal in angemessener Entfernung von der Brücke aufwärts und ohne daß die Durchfahrt anderer Fahrzeuge behindert wird, zu erfolgen.

Ueber die Ordnung der stromaufwärts durch die Brücken zu führenden Schiffe sowohl unter sich, als in Beziehung auf gleichzeitig stromabwärts gehende Schiffe, bleiben, soweit nöthig, besondere locale Anordnungen vorbehalten.

Durchfahrt durch die Brücken.

§. 44. Bei der Durchfahrt durch Brücken haben Dampf- und Segelschiffe und Floße die größte Sorgfalt und Aufmerksamkeit anzuwenden.

Segel- und Dampfschiffe haben dabei ihre Masten und Rauchfänge so weit niederzulegen, daß die Bogenwölbung von denselben nicht berührt oder bei hölzernen Brücken der Holzbau durch die aus den Rauchfängen der Dampfschiffe ausgehenden Feuerfunken nicht gefährdet werden kann; auch ist von den Fahrzeugen und Floßen jedes Anstreifen an die Seitenwände der Brückenpfeiler oder an deren Unterbau sorgfältig zu vermeiden.

Zuwiderhandlungen haben außer deren Bestrafung die Verpflichtung zum Ersatze aller Ansprüche wegen Beschädigung der Brücken oder bei Unfällen wegen der Räumung der Fahrbahn oder sonst zur Folge.

Die Fahrbahn betreffend.

§. 45. In der Fahrbahn darf ein Schiff oder Floß nur im Nothfalle und nur an solchen Stellen vor Anker gehen, an welchen jene so breit ist, daß andere, selbst die größten Fahrzeuge oder Floße, noch unbehindert und bequem vorbeifahren können.

Wenn ein Fahrzeug, und insbesondere ein Floß, an einer vom Ufer entfernten Stelle vor Anker gehen muß, tritt wegen dessen Signalisirung die Bestimmung §. 42 ein.

§. 46. Kein Fahrzeug darf im Fahrwasser an solchen Stellen um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehre hinderlich ist.

Ist eine Ableichtung nöthig, um das Fahrzeug über Untiefen im Fahrwasser zu schaffen, so muß solche stets vor der Untiefe und an einer solchen Stelle erfolgen, an welcher weder das beladene Fahrzeug, noch der Leichter den Schiffsverkehr behindern oder erschweren.

§. 47. Wird ein Fahrzeug im Fahrwasser dergestalt festgefahren, daß dasselbe nicht sofort oder nur durch Ableichtung wieder abgebracht werden kann, so ist der Führer strafbar.

Die deshalb besonders zu berücksichtigenden schwierigen Stellen auf der sächsischen Elbstrecke werden von Zeit zu Zeit durch Anschläge bei den Elbstromgerichten oder sonst an geeigneten Orten bekannt gemacht werden.

§. 48. Sind gefährliche oder schwierige Stellen der Stromfahrbahn, insbesondere auch bei den Brückendurchgängen, den Schiffs- oder Floßführern nicht genau bekannt, so müssen sie dieselben durch vorausgeschickte Haupter untersuchen und sich bezeichnen lassen, oder haben da, wo geprüfte und legitimirte Lootsen vorhanden sind, im eigenen Interesse sich derselben gegen die geordneten Gebühren zu bedienen.

Maal- und Warnungszeichen.

§. 49. Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Untiefen oder sonst gefährlichen Stellen von Seiten der Aufsichtsbeamten gelegten oder ausgesteckten Merkmale und Warnungszeichen dürfen von den vorbeifahrenden Fahrzeugen, Schiffen und Schiffsleuten weder beschädigt, noch verrückt, noch weggenommen werden.

Ist das erstere zufällig und ohne Verschulden geschehen, so hat der Schiffer das verletzte Maalzeichen an der betreffenden Stelle sofort zu ersetzen und dem nächsten Elbstromgerichte oder dem nächsten Aufsichtsbeamten hiervon Anzeige zu machen.

Pulvertransporte.

§. 50. Wegen der Transporte von Schießpulver auf Elbfahrzeugen aller Art ist den speciellen Vorschriften des durch Verordnung vom 16ten März 1856 bekannt gemachten Regulativs nachzugehen.

Größere, außergewöhnliche Pulvertransporte unterliegen den besonderen Sicherheitsvorschriften, welche dabei entweder überhaupt in Anwendung zu bringen sind oder für den einzelnen Fall angeordnet werden.

Wegen der Dampfschiffe vergleiche zugleich §. 66 dieser Verordnung.

Passiren der Fährüberfahrten.

§. 51. Jedes Schiff, welches im Begriffe steht, eine im Gange befindliche Fähre zu passiren, muß, soweit es irgend

möglich ist, in angemessener Entfernung beilegen, bis die Fähre aus dem Bereiche des Fahrwassers und des Wellenschlags gelangt ist.

Dagegen haben die Fährmeister und Fährleute während des Vorbeifahrens von Holzfloßen den Gang der Fähre so lange, bis die Floße die Fährüberfahrt vollständig passirt haben, einzustellen und bewendet es hierbei zugleich bei den wegen der einzelnen Fähren und Kahnüberfahrten in den Fähren- und Ueberfahrtsordnungen enthaltenen oder ferner zu treffenden besonderen und localen Vorschriften.

§. 52. (Aufgehoben.) *)

Signale der Dampfschiffe.

§. 53.**) Jedes Dampfschiff hat vom Eintritte der Dunkelheit an, sowie bei Nebel nachbemerkte Laternen zu führen:

a) wenn es in Bewegung ist:

ein helles weißes Licht oben am Maste (an einer Stange), oder am Schornsteine, oder an einer anderen überall hin sichtbaren Stelle des Vordertheils des Schiffes;
ein grünes Licht an der Steuerbord- (rechten) Seite, und
ein rothes Licht an der Backbord- (linken) Seite;

b) wenn es vor Anker liegt:

ein gewöhnliches helles Licht oben am Maste (an einer Stange) oder am Schornsteine.

Die Laternen müssen so eingerichtet sein, daß das Licht gleichmäßig, ungebrochen und klar scheint.

Die Seitenlaternen mit farbigem Lichte sind vorn an den Radkasten anzubringen und nach der Seite des Schiffsdecks mit mindestens 3 Fuß hohen Schirmen zu versehen, so daß das Licht auf der einen Seite von der anderen Seite her nicht gesehen werden kann.

Außerdem hat jedes Dampfschiff auf der Fahrt bei Nacht oder bei Nebel von 5 zu 5 Minuten, und, sobald es ein Fahrzeug in seinem Fahrstriche vor sich bemerkt, sofort nach dessen Wahrnehmung ein deutlich vernehmbares Zeichen durch die Glocke zu geben.

Begegnen im Fahrwasser und Ausweichen.

§. 54.**) Von zwei im freien Fahrwasser sich begegnenden Segelschiffen oder Floßen behält dasjenige, welches gezogen wird, dafern die Stromverhältnisse es nicht anders bedingen, die Leinpfadseite. Wird aber keines derselben gezogen, so muß das zu Berg gehende dem zu Thal fahrenden, soweit es Wind und Oertlichkeit gestatten, ausweichen und gleichzeitig die-

---

*) Siehe Verordnung Nr. 5 v. 22./12. 79.
**) Siehe Bekanntmachung Nr. 3 v. 21./3. 71.

jenige Seite, auf welcher das zu Thal fahrende Schiff oder Floß vorbeigehen kann, von seiner Spitze aus in angemessener Entfernung durch Zuruf und verständliche Zeichen andeuten lassen.

Auf diesen Zuruf ist von dem thalwärts gehenden Schiffe oder Floße zum Zeichen, daß er richtig verstanden worden, stets zu antworten.

§. 55. Begegnen sich im freien Fahrwasser zwei Dampfschiffe, so muß jedes derselben bei dem Ausweichen, soweit es thunlich ist, die ihm zur Rechten liegende Uferseite halten.

Begegnen sie sich zur Nachtzeit oder bei Nebel, so hat jedes derselben durch zweimaliges Anschlagen an die Glocke anzukündigen, daß es rechts ausweiche.

Ist aber ein Dampfschiff durch die Oertlichkeit verhindert, auszuweichen, so hat dessen Führer dies dem entgegenkommenden Fahrzeuge durch dreimaliges Anschlagen an die Glocke und gleichzeitig durch Zuruf, der beantwortet werden muß (§. 54), anzudeuten; in diesem Falle muß das letztere Fahrzeug nach der ihm als fahrbar bezeichneten Stelle ganz ausweichen.

§. 56. Dampfschiffe müssen im freien Fahrwasser den Segelschiffen und Floßen ausweichen und zwar nach derjenigen Seite hin, an welcher sie an den letzteren ohne Gefahr vorbeizukommen vermögen.

Gestattet indessen die Oertlichkeit dem Dampfschiffe nicht, seinerseits auszuweichen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden Fahrzeuge oder Floße durch Aufziehen einer blauen Flagge bis zum halben Maste und gleichzeitig durch dreimaliges Anschlagen an die Glocke und durch Zuruf, welcher zu beantworten ist, unverzüglich zu erkennen zu geben. Solchenfalls muß das Segelschiff oder Floß nach der ihm als fahrbar bezeichneten Seite (§. 55) ganz ausweichen.

§. 57. Den zu Räumung der Stromfahrbahn oder zur Ausführung von Strom- und Uferbauten im Fahrwasser liegenden Baggerfahrzeugen (Baggerschiffen und Prahmen), oder den sonst zu diesem Zwecke hergestellten Vorrichtungen müssen Dampfschiffe, Segelschiffe und Floße jederzeit ausweichen; es hat aber dabei der Führer der Baggerfahrzeuge den Führern der Dampfschiffe und Segelschiffe und der Floße durch — zu beantwortenden — Zuruf und sonst erkennbare Zeichen die Seite der Fahrbahn anzudeuten, nach welcher das Ausweichen zu erfolgen hat.

Wenn jedoch in einer zu engen Stromrinne zu dem Ausweichen der Dampf- und Segelschiffe und der Floße überhaupt nicht ausreichender Raum vorhanden ist, so müssen dieselben auf — zu beantwortenden — Zuruf und sonst erkennbar zu ertheilende Zeichen von Seiten des Führers der Baggerfahrzeuge so

lange beilegen, bis die letzteren zeitweilig aus dem Fahrwasser entfernt worden sind.

§. 58. Ist von zwei sich entgegenkommenden Fahrzeugen oder Floßen eine enge, für das gegenseitige Ausweichen keinen hinreichenden Raum darbietende Stromrinne zu passiren und das Eine derselben in die letztere schon eingelaufen, so muß das noch außerhalb der Stromrinne befindliche Fahrzeug oder Floß so lange beilegen, bis das Andere dieselbe völlig durchfahren hat.

Kommen beide sich entgegenfahrende Fahrzeuge gleichzeitig an den Ein- und Ausgängen der Stromrinne an, so muß das zu Berg fahrende so lange anhalten, bis das zu Thal fahrende die Stromrinne zurückgelegt hat. Vermöchte jedoch das stromabwärts kommende Fahrzeug nicht stromrecht durch die Rinne zu fahren, so muß es beilegen und dem zu Berg fahrenden Schiffe das Passiren der Rinne zuerst einräumen.

Das gleichzeitige Einlaufen beider sich entgegenkommender Fahrzeuge in die vor ihnen liegende Stromrinne ist untersagt. Im Falle einer Uebertretung dieses Verbots muß — abgesehen von der die Schiffs- und Floßführer, denen eine Verschuldung hierbei zur Last fällt, treffenden Bestrafung und nach Befinden von den von dem schuldlosen Theile geltend zu machenden Ansprüchen — das zu Berg fahrende Fahrzeug oder Floß wieder bis vor die Einmündung der schmalen Stromrinne zurückgehen und das thalwärts fahrende vorbeilassen.

Uebrigens wird wegen der hierbei auf der sächsischen Elbstrecke besonders zu beobachtenden Stromstellen auf die nach §. 47 zu erlassenden Bekanntmachungen hingewiesen.

Vorbeifahren bei vorausgehenden Fahrzeugen.

§. 59. Erreicht im freien Fahrwasser ein schneller fahrendes Dampf- oder Segelschiff oder Floß ein voraus und langsamer fahrendes, so ist das erstere befugt, zu verlangen, daß es von dem letzteren vorbeigelassen werde. Dieses Verlangen, und die Seite, an welcher das hinterdrein kommende Fahrzeug oder Floß vorbeifahren will, hat dasselbe dem vorausfahrenden durch die in §§. 54—56 vorgeschriebenen Signale zu erkennen zu geben und das vorausfahrende Schiff oder Floß ist verpflichtet, diesen Signalen sofort Folge zu leisten.

Wenn ein Dampfschiff am Eingange in eine enge Stromrinne ein vorausfahrendes Segelschiff oder Floß erreicht, so müssen die letzteren das Dampfschiff jederzeit vorbeilassen.

Vorbeifahren der Dampfschiffe.

§. 60. In allen Fällen, wenn ein Dampfschiff an kleineren Fahrzeugen oder auch an größeren beladenen Schiffen oder

Floßen, sowie an Baggerschiffen, ingleichen an anderen am Ufer oder im Strome liegenden, im Ein- oder Ausladen begriffenen Fahrzeugen, ingleichen an den im Strome liegenden schwimmenden Badeanstalten und Schiffmühlen vorüberzufahren genöthigt ist, muß dasselbe sich davon in gehöriger Entfernung halten und langsam an denselben in der Art vorübergehen, daß es in der Auffahrt nur mit halber Maschinenkraft, in der Niederfahrt aber überhaupt mit thunlichst geringer Benutzung der Dampfkraft fährt, um jede aus dem Wellenschlage etwa hervorgehende Gefährdung der anderen Fahrzeuge u. s. w. möglichst zu vermeiden.

Wäre jedoch das Dampfschiff den anderen Fahrzeugen schon so nahe gekommen, daß der Wellenschlag für diese auch noch bei der Anwendung halber Maschinenkraft gefahrbringend werden könnte, so muß das Dampfschiff so lange seine Räder vollständig anhalten, bis eine Gefahr nicht mehr eintreten kann. Hierbei müssen sich zugleich das Dampfschiff und die anderen Fahrzeuge 2c. in der §§. 54—56 vorgeschriebenen Art und Weise signalisiren.

Bei Contraventionen gegen diese Vorschriften, sowie bei den etwa daraus hervorgehenden Unfällen oder Beschädigungen kann übrigens die Ausflucht, daß ein anderes Segelschiff bei seiner Ladung die vorgeschriebene Bordhöhe nicht innegehalten habe, in Beziehung auf die strom- und schifffahrtspolizeiliche Bestrafung der Führer der Dampfschiffe nicht zur Rechtfertigung oder Entschuldigung dienen.

Ebenso sind Dampf- und Schleppschiffe verpflichtet, sich von denjenigen Stellen, an welchen Strombauten ausgeführt werden, wenn diese Stellen bei Tage mit einer rothen Fahne und bei Nachtzeit mit zwei übereinanderstehenden Laternen, welche am linken Ufer ein rothes, am rechten aber ein weißes Licht zeigen, kenntlich gemacht sind, nicht minder von den Landestellen, an welchen Schiffe angelegt haben, möglichst entfernt zu halten und, wie vorstehend bemerkt, langsam an denselben vorüberzufahren.

Führung der Schiffe.

§. 61. Dem Schiffsführer, auf den Dampfschiffen dem Bootsmeister — Capitain — steht in allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. und die Aufrechthaltung der Ordnung auf demselben angeht, der Oberbefehl über die Mannschaft und die polizeiliche Aufsicht über die Passagiere zu, welche verpflichtet sind, den von ihm in jenen Beziehungen ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch Folge zu leisten.

Dasselbe gilt von dem Floßführer und den ihm beigegebenen Leuten.

Der Schiffsführer — Bootsmeister — ist dafür verantwortlich, daß die ihm untergebenen Schiffsmannschaften — Steuermänner, Schiffsleute — auf den Dampfschiffen die Conducteure, Maschinisten und Feuerleute — ihre Pflicht pünktlich erfüllen, sich anständig und friedfertig unter sich verhalten und ein höfliches Benehmen gegen die Passagiere beobachten.

Widersetzliche, unruhige und Unordnung veranlassende oder den Anstand verletzende Individuen — Schiffsmannschaften und Passagiere — können mit ihren Effecten noch während der Fahrt an das Ufer ausgesetzt oder an der nächsten Station von den Fahrzeugen entfernt und der Polizeibehörde zum weiteren Verfahren gegen sie übergeben werden.

In diesem Falle kann das bezahlte Fahrgeld für die noch nicht zurückgelegte Distanz nicht zurückgefordert werden.

§. 62. Dagegen ist der Schiffsführer — Bootsmeister — verpflichtet, nicht allein die mit den ihm untergebenen Schiffsmannschaften vereinbarten Dienstverhältnisse und Dienstcontracte genau innezuhalten und ein anständiges und gemessenes Benehmen gegen dieselben zu beobachten, sondern auch die Rücksichten des Anstandes und der Höflichkeit gegen die Passagiere niemals aus den Augen zu setzen, und dieselben nicht mit Zumuthungen zu behelligen, zu deren Befolgung sie nicht verbunden sind. Insbesondere dürfen Handleistungen von den Passagieren nur in Fällen dringender Gefahr gefordert werden.

§. 63. Sobald ein Lootse die Führung eines Fahrzeugs oder Floßes übernommen hat, geht alle Befugniß, Verpflichtung und Verantwortlichkeit in Beziehung auf die Leitung des Fahrzeugs 2c. vom Schiffs- oder Floßführer auf denselben über und die Mannschaft ist zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden.

Nach Zurücklegung der gefährlichen Stellen oder der Fahrstrecke, für welche der Lootse angenommen worden, tritt der Schiffs- oder Floßführer auch insoweit in die ihm als solchem zukommenden Befugnisse und Verbindlichkeiten ohne Weiteres wieder ein.

§. 64. Der Schiffsführer ist verpflichtet, auf die geladenen Fracht- und Passagiergüter die größte Aufmerksamkeit zu verwenden und nicht allein das Abhandenkommen oder Verderben, sondern auch jede Beschädigung oder unrichtige Spedition derselben möglichst zu verhüten.

§. 65. Auf den Dampfschiffen hat der Bootsmeister auf Verlangen der Passagiere die Verwahrung ihrer Effecten, soweit dieselben überhaupt mittelst des Dampfschiffs befördert werden dürfen (§. 66), auch sich sonst dazu eignen, nicht zu verweigern

und Vorkehrung zu treffen, daß dieselben an eine zu deren Uebernahme verpflichtete Person übergeben werden.

Transport gefährlicher Gegenstände.

§. 66. Schießpulver, Schwefel, Salz- und Salpetersäure, geladene Gewehre, überhaupt aber alle solche Gegenstände, welche für die Sicherheit der Passagiere und ihrer Gesundheit gefährlich oder auch nur durch Schmutz oder üblen Geruch denselben unangenehm werden können, dürfen auf Dampfschiffen, welche für den Personentransport bestimmt sind, weder als Fracht noch als Passagiergut mitgeführt werden.

Heimlich eingebrachte Gegenstände dieser Art, von denen Gefahr zu besorgen ist, ist der Bootsmeister im Entdeckungsfalle entweder sofort an das Land auszusetzen, oder, dafern ihm dies bedenklich erscheint, nach seinem Ermessen ohne Weiteres über Bord werfen zu lassen, berechtigt.

Diebstähle an der Ladung.

§. 67. An der Waarenladung verübte Diebstähle sind vom Schiffsführer — Bootsmeister — sofort nach ihrer Entdeckung am nächsten Landungsplatze unter genauer Angabe der einschlagenden Umstände dem nächsten Elbstromgerichte zur weiteren Erörterung und nach Befinden Mittheilung an die zuständige Polizei- oder Gerichtsbehörde anzuzeigen.

Unglücksfälle.

§. 68. Bei sich ereignenden Unglücksfällen dürfen der Schiffs- oder Floßführer — Bootsmeister — und die Schiffsmannschaften das Schiff oder Floß, so lange nicht für sie selbst die augenscheinlichste Lebensgefahr vorhanden ist, nicht verlassen, vielmehr müssen sie vor allen Dingen auf die Beseitigung der für das Schiff oder Floß oder die Passagiere und die Ladung eintretenden Gefahr, dafern hierzu noch die Möglichkeit vorhanden, wenn aber nicht, und wenn die Gefahr dringend ist, vorerst auf die Rettung der Passagiere, sodann auf Bergung der Waarenladung die angestrengteste Thätigkeit verwenden.

§. 69. Führer und Mannschaften der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge und Floße aller Art, insbesondere der entgegen- oder hinterherkommenden Dampfschiffe, sind bei eintretenden derartigen Unglücksfällen zur schleunigsten Hülfsleistung verpflichtet und haben namentlich die Passagiere des beschädigten Schiffes, wenn dieses die Fahrt nicht fortsetzen kann, soweit thunlich, aufzunehmen und zu befördern.

§. 70. Alle bei der Schifffahrt vorkommenden Unglücksfälle und Beschädigungen der Fahrzeuge, vornehmlich aber alle solche Vorfälle, durch welche der freie und ungehinderte Verkehr

in der Stromfahrbahn gestört oder behindert, und, soviel die Dampfschifffahrt betrifft, die Fortsetzung der regelmäßigen Fahrt aufgehalten oder unterbrochen wird, sind von dem Schiffsführer — Bootsmeister — sofort dem nächsten Elbstromgerichte und beziehentlich der ordentlichen Polizeibehörde des Ortes, sowie von Seiten der Dampfschiffe auch der Kreisdirection zu Dresden nach Befinden zur näheren Erörterung und geeigneten Verfügung schleunigst anzuzeigen.

Paßpolizeivorschriften.

§. 71. Die Schiffsführer haben sowohl selbst die in den Staaten, innerhalb welcher die Fahrt stattfindet, geltenden paßpolizeilichen Vorschriften zu beobachten, als deren Beobachtung auch von Seiten der Passagiere und Schiffsmannschaften zu überwachen. Auf den Dampfschiffen liegt diese Function, insofern sie nicht einem besonderen Beamten übertragen ist, dem Bootsmeister nach der ihm hierunter zu ertheilenden näheren Instruction ob. Beide — Schiffsführer und Bootsmeister — sind in der beregten Beziehung für die Schiffsmannschaft verantwortlich und ebenso berechtigt als verpflichtet, die Passagiere zur Erfüllung ihrer bezüglichen Obliegenheiten aufzufordern.

Dienstzeugnißbücher der Schiffsmannschaften.

§. 72. Jeder in- oder ausländische Dienstmann auf einem Elbschiffe — Segel- oder Dampfschiffe — oder Floße (Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuermann, ingleichen die sogenannten Häupter) muß bei seinem Dienstantritte mit einem Dienstzeugnißbuche nach dem beigefügten Muster unter D versehen sein und dasselbe auf jeder Elbfahrt zu seiner persönlichen Legitimation bei sich führen.

§. 73. Die Dienstzeugnißbücher für die inländischen Schiffsmannschaften sind von der Ortspolizeibehörde des wesentlichen Aufenthaltsorts des Inhabers auf Grund vorheriger Feststellung der Identität der Person und sonst etwa für nöthig zu erachtender Nachweise amtlich auszufertigen, wobei in jedem auszugebenden Dienstbuche vor dessen Aushändigung das Signalement des Inhabers vollständig einzutragen und zu beglaubigen ist.

§. 74. Die Autorisation der in die Dienstbücher einzutragenden Dienstzeugnisse ist in der Regel ebenfalls von den Ortspolizeibehörden zu bewirken, sie kann jedoch, wenn die Entlassung des Schiffsmannes während einer Elbfahrt eintritt, auch durch das nächste Elbstromgericht oder, im Auslande, durch die dort dazu competente Behörde erfolgen.

§. 75. Den gedachten Ortspolizeibehörden und beziehentlich während einer Elbfahrt den Elbstromgerichten liegt zugleich

ob, Beschwerden über ein ertheiltes oder verweigertes Dienstzeugniß zu erledigen und die dadurch etwa herbeigeführten Aenderungen und Zusätze in dem Dienstbuche nachzutragen.

§. 76. Die Dienstbücher der Schiffsmannschaften sind

a) bei Wasserreisen, d. h. so lange sich der Inhaber auf dem Schiffe, auf welches sich sein Dienst bezieht, befindet, als auf unbestimmte Zeit gültige Reiselegitimationen zu betrachten, sofern nicht wegen der Militairpflicht des Inhabers die Gültigkeitsdauer zu beschränken gewesen ist.

Eine Vidirung der Dienstbücher ist bei Wasserreisen nicht erforderlich.

Ebenso haben

b) bei Landreisen die Dienstbücher als genügende Reiselegitimationen für diejenigen Schiffsleute zu gelten, die sich während des Dienstes auf einem Schiffe im Interesse oder im Auftrage des Schiffsherrn aus einem bestimmt anzugebenden Grunde nach einem bestimmten Orte zu Lande begeben oder die, nach Auflösung des Dienstverhältnisses, behufs der Rückkehr in ihre Heimath oder, um ein anderweites Dienstverhältniß einzugehen, nach einem anderen Uferplatze zu Lande reisen.

Für solche Fälle von Landreisen ist das Dienstbuch unter Bezeugung des fortdauernden oder aufgelösten Dienstverhältnisses, sowie unter Angabe des Reisezwecks und der Reiseroute von der Polizeibehörde des Ortes, wo der Schiffsmann das Schiff verläßt und die Landreise antritt, zu vidiren. An Orten, wo keine besondere Polizeibehörde besteht, geschieht die Vidirung durch die von der competenten Behörde beauftragten Organe der Letzteren.

Die Gültigkeit der in dieser Weise vidirten Dienstbücher dauert jedoch nur vier Monate, nach deren Ablaufe die Dienstbuchinhaber verpflichtet sind, sich mit einer vorschriftsmäßigen Reiseurkunde zu versehen.

§. 77. Wenn einem Schiffsmanne (§. 72) sein Dienstzeugnißbuch abhanden gekommen ist, so hat er sich zur Erlangung eines neuen Buches an die Polizeibehörde seines wesentlichen Aufenthaltsorts zu wenden, welche ihm nach vorgängiger Erörterung, sofern sich kein Bedenken ergiebt, ein neues Buch ausfertigen wird.

Während einer Elbfahrt hat sich derselbe in diesem Falle bei dem nächsten Elbstromgerichte, oder, im Auslande, bei der nächsten competenten Behörde zu melden, und behufs der Legitimation bis zur Rückkunft in die Heimath um Ausstellung eines Vorweises nachzusuchen.

Derartige Vorweise, die auf Grund der, soweit nöthig, vorher anzustellenden Erörterungen zu ertheilen sind, verlieren mit dem Tage der Rückkunft des Inhabers in die Heimath ihre

Gültigkeit und hat sodann der Letztere unverzüglich um ein neues Dienstzeugnißbuch sich zu bewerben.

§. 78. Die Dienstzeugnißbücher werden den Polizeibehörden auf Verlangen und gegen Erstattung des Kostenpreises von der durch die unterzeichneten Ministerien dermalen zu deren Drucke und Debit ausschließend beauftragten Meinhold'schen Hofbuchdruckerei zu Dresden zugestellt werden.

Der Verkauf derselben durch andere Privatpersonen ist bei 20 Thaler Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe verboten.

§. 79. Für die Ausfertigung eines Dienstzeugnißbuchs mit Inbegriff des Verlags für das Buch selbst ist eine Gebühr von — = 2 Ngr. 5 Pf. zu entrichten. Alle weiteren amtlichen Einträge in die Dienstzeugnißbücher sind gebührenfrei.

§. 80. Ueber die ausgefertigten Dienstzeugnißbücher ist bei den Polizeibehörden zur Ertheilung etwaiger Nachweise ein fortlaufendes Verzeichniß zu halten.

§. 81. Die Schiffseigner, Schiffs- oder Floßführer, beziehentlich auf Dampfschiffen die Bootsmeister oder die im §. 71 gedachten Beamten, haben bei jeder Annahme eines Dienstmannes sich dessen Dienstzeugnißbuch vorlegen zu lassen und darin über das mit demselben einzugehende Dienstverhältniß das Erforderliche nach den dazu bestimmten Rubriken zu bemerken; bei der Entlassung eines Dienstmanns aber ist von ihnen in dessen Dienstbuch in den für „den Tag der Dienstbeendigung", für „die Angabe des Entlassungsgrunds" und für „das zu ertheilende Zeugniß" bestimmten Rubriken das Nöthige einzutragen.

§. 82. Aenderungen oder Zusätze, welche der Inhaber eines Dienstbuchs in demselben entweder selbst vornimmt, oder durch einen Unberechtigten machen läßt, sind als Fälschungen zu bestrafen.

§. 83. Das Dienstbuch muß sowohl dem Dienstherrn, als jeder Gerichts-Polizei- und Elbstrombehörde oder deren Organen auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden.

§. 84. Auf jedem Elbschiffe — Segel- und Dampfschiffe — und Floße ist ein fortlaufendes Verzeichniß der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind, zu führen und aufzubewahren.

Dem Namen jedes entlassenen Dienstmanns ist eine Bemerkung über Anfang und Ende seiner Dienstzeit und eine wörtliche Abschrift des ihm bei seinem Abgange ertheilten Zeugnisses beizusetzen.

§. 85. Das im §. 84 vorgeschriebene Verzeichniß ist jeder Gerichts-Polizei- und Elbstrombehörde oder deren Organen auf Verlangen ebenfalls jederzeit zur Einsicht vorzulegen.

§. 86. Den Elbstromgerichten bleibt zwar überlassen, die in Beziehung auf das Dienstverhältniß der Schiffsmannschaften zwischen den letzteren und den Schiffsführern oder Schiffseigenthümern vorkommenden und bei ihnen zur Anzeige gelangenden Irrungen und Streitigkeiten, soweit diese sofort aus den Einträgen in den Dienstzeugnißbüchern und in den auf dem Schiffe zu führenden Mannschaftsverzeichnissen zu beurtheilen sind, durch Bescheidung der Betheiligten zu erledigen; außerdem aber, und sofern die letzteren sich dabei nicht beruhigen, haben sie diese Irrungen und Streitigkeiten zur weiteren Erörterung und Erledigung an die zuständigen ordentlichen Polizeibehörden oder geeigneten Falles an die Gerichtsbehörden abzugeben.

II. Die Dampfschifffahrt insbesondere betreffend.

Fahrten der Dampfschiffe.

§. 87. Die regelmäßigen Fahrten der Dampfschiffe sind mit Rücksicht auf das Bedürfniß des öffentlichen Verkehrs festzusetzen und, soweit nicht Störungen durch Elementarereignisse, oder sonstige, unvermeidliche, äußere Veranlassungen bedingt werden, pünktlich innezuhalten.

§. 88. Der festgesetzte Fahrplan sowohl, als der Fahrtarif, ebenso wie jede bei dem einen oder dem anderen etwa eintretende Veränderung sind durch Abdruck in öffentlichen Blättern und durch Anschlag an allen Stationsplätzen zur Kenntniß des Publikums zu bringen, auch der Kreisdirection zu Dresden, ingleichen den betreffenden Elbstromgerichten besonders mitzutheilen.

Auch alle anderen Verfügungen und Bekanntmachungen, welche für das Publikum bestimmt sind, oder den Betrieb im Allgemeinen betreffen, sind, insoweit sie nicht an sich der vorgängigen Genehmigung der Aufsichtsbehörden bedürfen, gleichzeitig mit der Erlassung in mehreren Exemplaren an die betreffenden Elbstromgerichte und an die Kreisdirection zu Dresden abzugeben.

Fahrtarif.

§. 89. Im Fahrtarife sind auch die für die Aufnahme und den Abgang von Reisenden bestimmten Haupt- und Nebenstationen, an denen das Schiff anzuhalten hat, und welche ohne Genehmigung der Kreisdirection zu Dresden nicht verändert werden dürfen, unter gleichzeitiger Angabe der Normalzeit, vor deren Eintritte das Schiff die Station nicht verlassen darf, mit aufzuführen. Die Station selbst ist durch eine Flaggenstange am Landungsplatze zu bezeichnen.

Landungsplätze.

§. 90. Die auszuwählenden Landungsplätze dürfen nicht eher von Dampfschiffen benutzt werden, als bis dazu auf vorgängige Anzeige bei dem Bezirks-Elbstromgerichte Seiten desselben, im Einverständnisse mit der Bezirks-Wasserbaucommission, Genehmigung ertheilt worden ist.

Aufnahme der Passagiere.

§. 91. Die Schifffahrtsunternehmer haben dafür Sorge zu tragen, daß sowohl an den Haupt- als an den Nebenstationen die Zuführung der Reisenden auf das Schiff und deren Abgang von demselben auf sichere und bequeme Weise stattfinde, insbesondere sind sie für die an den Uferstellen etwa nöthigen und in uferbaupolizeilicher Hinsicht zulässigen Vorkehrungen, gleichwie für sorgfältige Instandhaltung der Landebrücken zu sorgen verbunden und dafür verantwortlich, daß dieselben mit hinreichend hohen und festen Geländern versehen sind.

Auch liegt ihnen die Fürsorge dafür ob, daß mindestens an den Hauptstationen in der Nähe des Ufers eine möglichst gute, den nöthigsten Schutz gegen Sonne und Unwetter gewährende Unterkunft für die Passagiere, welche von da an das Dampfschiff benutzen wollen, oder es dort verlassen, vorhanden ist.

§. 92. Zur Vermeidung der von der Ueberfüllung der Dampfschiffe mit Passagieren und dem Zudrange der letzteren auf den Stationsplätzen und zu den Schiffen zu besorgenden Gefahren und Unzuträglichkeiten bleibt den Ortspolizeibehörden ausdrücklich vorbehalten, die deshalb nöthigen, besonderen Anweisungen zu ertheilen und die zu deren Ausführung erforderlichen Maßregeln zu treffen.

Restauration auf dem Schiffe.

§. 93. Befindet sich auf dem Schiffe selbst eine Restauration, so ist ein bestimmter, obrigkeitlich autorisirter Preiscourant an einer geeigneten Stelle des Dampfschiffs auszuhängen. Bei eintretender Dunkelheit sollen die Cajüten gehörig erleuchtet sein.

An- und Abfahrt auf den Stationen.

§. 94. Der Bootsmeister hat streng darauf zu halten und ist dafür verantwortlich, daß die Ankunft und Abfahrt des Schiffes an den Haupt- und Nebenstationen gehörig signalisirt, auch sonst noch den Passagieren bekannt gemacht werde, und daß das Schiff an solchen Orten, wo stillgehalten und beigelegt wird, lange genug liegen bleibe, damit das Ein- und Aussteigen gefahrlos und in Ordnung von Statten gehen könne, ebenso auch

dafür, daß bei bloßen Kahnstationen, wenn Passagiere absteigen wollen, oder das Hinzukommen von Passagieren signalisirt ist, die Maschine in Zeiten langsam gehe und dann erst zum Stillstande gebracht werde, damit das Einschlagen des Wassers in die abstoßenden oder sich nahenden Kähne vermieden werde.

Gleichergestalt darf die Maschine nicht früher wieder in Gang gesetzt werden, bis der Kahn weit genug vom Schiffe entfernt ist.

Die Passagiere welche mit Kähnen an das Schiff gebracht werden, müssen am Bord aufgenommen sein, ehe den vom Schiffe abgehenden der Zutritt zu den Treppen gestattet wird.

Ueberhaupt hat der Bootsmeister dafür Sorge zu tragen, daß den Passagieren beim Aus- und Einsteigen alle mögliche Beihülfe mit thunlichster Vorsicht geleistet werde.

§. 95. Auch wenn nur ein einziger Passagier auf einer der im Fahrtarife namhaft gemachten Haupt- und Nebenstationen vorhanden sein oder nur ein Passagier auf einer solchen Station abgehen sollte, ist der Führer des Dampfschiffs verpflichtet, anzuhalten und den Passagier aufzunehmen oder abzusetzen.

Ausschließung von der Beförderung.

§. 96. Von der Beförderung mittelst des Dampfschiffs und dem Zutritte zu demselben sind ausgeschlossen:

1) Geisteskranke, dafern sie nicht unter geeigneter Aufsicht und genügend sicherstellender Begleitung befinden,

2) Betrunkene,

3) an gefährlichen, ansteckenden oder Ekel erregenden Krankheiten leidende Personen.

Verbot des Besteigens der Räderkasten ꝛc.

§. 97. Den Passagieren ist das Besteigen der Räderkasten und der Zutritt zu der Maschine untersagt und dieses Verbot auf jedem Schiffe mittelst besonderen Anschlags bekannt zu machen.

Dienstpersonal der Dampfschiffe.

§. 98. Das für den Betrieb erforderliche Personal hat der Unternehmer der Dampfschifffahrt in der gehörigen Zahl mit Sorgfalt auszuwählen, und darüber ein, Namen, Alter, Wohnort und die Bezeichnung des Dienstverhältnisses jedes Einzelnen enthaltendes Verzeichniß dem Elbstromgerichte zu Dresden (§. 6) alljährlich vorzulegen, auch durch die erforderlichen Nachträge zu ergänzen.

Dem Trunke ergebene oder sonst als unzuverlässig bekannte Individuen dürfen bei dem Dampfschiffdienste nicht angestellt oder müssen auf ergehende Aufforderung der Aufsichtsbehörde sofort des Dienstes entlassen werden.

§. 99. Außerdem sind die Bootsmeister und deren im Voraus zu bestimmende Stellvertreter, gleichwie die Conducteurs, bei deren Annahme oder bei eintretenden Personalveränderungen der Aufsichtsbehörde (§. 6) besonders zu präsentiren und von dieser auf die für die einzelnen Functionen Seitens des Schiffseigners zu entwerfenden, der Prüfung und Genehmigung der Kreisdirection zu Dresden zu unterstellenden Instructionen zu verpflichten.

Insbesondere sind auch dieselben hierbei auf die genaue und sorgfältige Beobachtung der vorstehenden oder künftig noch zu erlassenden strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften ausdrücklich zu verweisen.

§. 100. Dasselbe gilt von den Maschinisten, jedoch sind diese, gleichwie deren für den Fall etwaiger Behinderung im Voraus bei jedem Schiffe zu erwählende Stellvertreter, wozu auch einer der Feuerschürer präsentirt werden kann, noch vor der Verpflichtung einer Prüfung durch einen von der Kreisdirection zu Dresden zu bestimmenden Sachverständigen zu unterwerfen und erst, wenn sie in Folge dessen für tüchtig erfunden worden, zur Verpflichtung zu lassen.

§. 101. Den zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen ist es untersagt, von den Passagieren außer der durch aushängende Polizeitaxe für den Transport von Effecten zu und von dem Dampfschiffe bestimmten Gebühren unter irgend einem Vorwande etwas zu fordern.

Die Schiffsleute dürfen sich nicht unter den Passagieren herumtreiben, und hat der Bootsmeister darauf streng zu halten, daß die Steuerleute an ihrem Steuerruder, die Bootsleute sich vorn an der Spitze des Schiffes, der Schiffsjunge, nur soweit es der Dienst mit sich bringt, sich auf dem Verdecke befinden und nur 1 Feuerschürer, des vom Bootsmeister ausgehenden Commandos halber, in dem Raume neben der zur Feuerung führenden Treppe sich aufhalte, übrigens die Bootsleute in anständiger Kleidung erscheinen, wenn sie ihr Beruf unter den Passagieren zu erscheinen nöthigt.

Beschwerden der Passagiere.

§. 102. Der Bootsmeister hat begründeten Beschwerden der Passagiere, soweit thunlich, abzuhelfen, auch ist zur Aufnahme von Beschwerden auf jedem Dampfschiffe ein besonderes, allmonatlich von dem Elbstromgerichte Dresden zu revidirendes Beschwerdebuch zu halten, welches den Reisenden auf Verlangen zur Eintragung etwaiger Beschwerden von dem Bootsmeister ohnweigerlich vorzulegen ist. Der Eintrag ist von dem Beschwerdeführenden mit Angabe seines Namens, Standes und Wohnorts und der Zeit des Eintrags zu unterzeichnen.

III. Allgemeine Bestimmungen.

Strafbestimmungen.

§. 103. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehend unter I und II enthaltenen Bestimmungen und Vorschriften — soweit sie nicht der strafrechtlichen Untersuchung und Bestrafung unterliegen und außer dem von dem Schuldigen etwa zu leistenden Schadenersatze — sind zu bestrafen:

soviel die Führung der Schiffs- und Floßpatente, sowie der Schiffer- und Flößerpatente anlangt, mit den §§. 14, 15, 16 und 17 der Additionalacte vom 13. April 1844 bestimmten Ordnungsstrafen und zwar von

20 Thlr. bis 25 Thlr. wegen eines Dampfschiffs,
10 „ „ 20 „ „ „ Segelschiffs und
5 „ „ 10 „ „ „ Flosses,

beziehentlich mit der §. 15 derselben Acte vorgeschriebenen Verschärfung wegen der Führung eines falschen Patents,

und ferner von

5 Thlr. nach §. 16 wegen mangelnder Führung eines richtigen Patents,

ingleichen von

10 Thlr. wegen der unterlassenen Rückgabe eines ungültig gewordenen Schiffspatents (conf. §. 13);

soviel aber die übrigen strom- und schifffahrtspolizeilichen oder gemeinpolizeilichen Anordnungen betrifft, nach Art. 30 der besonderen Uebereinkunft vom 13. April 1844 mit Geldstrafen von 1 Thlr. bis 10 Thlr. oder im Falle des Unvermögens mit verhältnißmäßigen Gefängnißstrafen, welche jedoch nach dem Grade der Verschuldung und der sowohl für die Strom- und Uferunterhaltung, als für den Schifffahrtsbetrieb dadurch veranlaßten Gefahr, sowie insbesondere wegen der vorstehend §§. 38, 40, 41, 42, 49, 50, 54—59, 60 und 92 enthaltenen Vorschriften bis zu 50 Thlr. Geld- und achtwöchentlicher Gefängnißstrafe erhöht werden können.

§. 104. Wegen der zu erkennenden Geldstrafen haften der Schiffs- oder Floßführer zunächst für sich und für die verurtheilten Individuen der ihm untergebenen Schiffsmannschaft, insofern gegen diese weder die erkannte Geldstrafe noch die subsidiarische Gefängnißstrafe vollstreckt werden kann, wobei ihm jedoch der Regreß gegen die Schuldigen vorbehalten bleibt und das Schiff oder Floß für den Schiffs- oder Floßführer.

Aufsichtsbeamte.

§. 105. Uebrigens haben die Schiffsführer — Bootsmeister — und Floßführer den Anweisungen der zur strom- und schiff-

fahrtspolizeilichen Aufsicht besonders angestellten oder sonst damit beauftragten, durch Dienstkleidung oder sonstige Dienstzeichen erkennbaren Beamten — der Wasserbau-Inspectoren und Assistenten, Dammmeister und Stromaufseher, Gendarmen und anderer Polizeiorgane — jederzeit sofort und unweigerlich bei Vermeidung namhafter Strafe Folge zu leisten, auch dieselben auf Verlangen auf die Schiffe und Floße aufzunehmen, sowie ihnen das Anhängen ihrer Fahrzeuge an die Schiffe und Floße auf kürzere oder längere Zeit zu gestatten.

Hiernach haben sich Alle, die es angeht, gebührend zu achten.

Dresden, den 2. Januar 1864.

Die Ministerien des Innern und der Finanzen.

(Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen, 1. Stück vom Jahre 1864.)

A.

Muster eines Schiffspatents.

Schiffspatent.

Das dem N. N. zu N. gehörige {Segelschiff / Dampfschiff} {ohne besonderen Namen / N. N.}

mit der Nummer . . . versehen und unter solcher im hiesigen Schiffsverzeichnisse eingetragen, von . . . . Tragfähigkeit, und im Jahre . . . neu gebaut, ist von dazu bestellten und verpflichteten Sachverständigen in allen seinen Theilen und Zubehörungen sorgfältig geprüft und zur Schifffahrt auf der Elbe vollkommen gut und tüchtig befunden worden.

Auf Grund dieses technischen Zeugnisses ist daher dem Eigenthümer gedachten Fahrzeugs gestattet worden, das letztere zum Elbschifffahrtsbetriebe so lange benutzen zu dürfen, als es sich in erwähntem guten Zustande befindet und darin erhalten wird.

Urkundlich ist hierüber gegenwärtiges Schiffspatent unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung ausgefertigt worden.

. . . . ., den . . . .

(Name der Behörde.)

(L. S.)

(Unterschrift.)

B.

Muster eines Schifferpatents zu Führung von Schiffen.

Schifferpatent.

Vorzeiger dieses

N. N.

aus . . . . . . in . . . . . .

hat sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten im Betriebe der Elbschifffahrt mit {Segelschiffen / Dampfschiffen} dergestalt vollkommen ausge-

wiesen, daß ihm die Erlaubniß zur Führung jedes auf der Elbe fahrenden {Segel- / Dampf-} Schiffs unter heutigem Tage unbedenklich ertheilt worden ist.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, das seiner Leitung anzuvertrauende Fahrzeug mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden und Unglück oder Gefahr, in welche es nebst den darauf befindlichen Waaren und Personen gerathen könnte, nach allen Kräften und besten Fleißes, soweit möglich, abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die Bestimmungen der Elbschifffahrts- und der Additionalacte, sowie die in den einzelnen Staaten geltenden schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, genau zu befolgen, ist ihm hierüber gegenwärtiges Schifferpatent, gehörig vollzogen und besiegelt, ausgestellt worden.

. . . . ., den . . . .

(Name der Behörde.)

(L. S.)

(Unterschrift.)

C.

Muster eines Schifferpatents zu Führung von Holzfloßen.

Flößerpatent.

Vorzeiger dieses

N. N.

aus . . . . . . in . . . . . .

hat sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten zum Betriebe der Holzflößung auf der Elbe dergestalt vollkommen ausgewiesen, daß ihm die Erlaubniß zur Führung jedes auf genanntem Strome gehenden Holzfloßes unter heutigem Tage unbedenklich ertheilt worden ist.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, das seiner Leitung anvertraute Holzfloß mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden, Unglück oder Gefahr, in welche es nebst den darauf befindlichen Personen und Gegenständen gerathen könnte, nach allen Kräften und besten Fleißes, soweit möglich, abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die Bestimmungen der Elbschifffahrts- und der Additionalacte, sowie die in den einzelnen Staaten geltenden schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften genau zu befolgen, ist ihm hierüber gegenwärtiges Schifferpatent, gehörig vollzogen und besiegelt, ausgefertigt worden.

. . . . ., den . . . .

(Name der Behörde.)

(L. S.)

(Unterschrift.)

D.

Dienstbuch
für den
(Schiffsgesellen, Schiffsjungen ꝛc.)
Ausgefertigt zu ...., den ....
(Unterschrift der ausfertigenden Behörde.)

Bezeichnung des Inhabers.

Name:
Geburtsort:
Alter:
Größe:
Haare:
Augen:
Besondere Zeichen:
Eigenhändige Unterschrift des Inhabers:
(Vor= und Zuname.)
Unterzeichnet in Gegenwart und attestirt von dem Beamten:
(Abdruck der die Führung von Dienstbüchern für die Dienstleute auf den Elbefahrzeugen betreffenden Bestimmungen der Verordnung vom 2 Januar 1864 §§. 72 bis mit 86.)

Zeugniß	№
Name des Schiffseigners oder Schiffsführers (Floßführers) und des von ihm geführten Schiffes. Angabe, unter welchem Datum und von welcher Behörde ihm das Patent ertheilt ist.	
Tag des Dienstantritts.	
Inhaber dient als .... auf die Zeit von .... gegen einen Lohn von	
Tag der Dienstbeendigung.	
Angabe des Entlassungsgrunds.	
Eigenhändig mit vollem Namen zu unterschreibendes Zeugniß des Schiffseigners oder Schiffsführers (Floßführers) über Betragen und Tüchtigkeit des Dienstmanns.	
Bemerkungen der Polizeibehörde.	Zeugniß № ....

2. Verordnung,

das Verhalten der Schiffsführer in Schleppzügen auf der Elbe betreffend.

1. Die Führer der mit Schleppzügen auf der Elbe beförderten Fahrzeuge haben sorgfältig darüber zu wachen, daß letztere im Fahrwasser verbleiben.

2. Es hat zu diesem Behufe jederzeit ein Mann am Steuer zu bleiben und außerdem haben bei größeren Fahrzeugen zwei, bei kleineren ein Mann sich fortwährend bereit zu halten, um beim Anhalten des Schleppzugs oder bei unerwartet eintretenden widrigen Umständen die Schiffe im Fahrwasser zu erhalten.

3. Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift sind mit Geldstrafen von 1 bis 20 Thalern — = — = oder im Falle des Unvermögens mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe zu ahnden.

Hiernach haben sich Alle, die es angeht, gebührend zu achten.

Dresden, den 7. November 1870.

Die Ministerien der Finanzen und des Innern.

(Gesetz- und Verordnungsblatt de 1870 Seite 332.)

---

3. Bekanntmachung,

den Gebrauch der Dampfpfeife seitens der Kettenschleppschifffahrt betreffend.

Der Kettenschleppschifffahrt auf der Oberelbe ist von den unterzeichneten Ministerien auf Ansuchen der Gebrauch der Dampfpfeife zu Signalen für die Sächsische Elbstrecke unter Vorbehalt des Widerrufs dergestalt gestattet worden, daß ein langer Pfiff: Achtung! Jeder auf seinen Posten, drei kurze Pfiffe: die Maschine stoppt! bedeuten.

Da diese Erlaubniß eine theilweise Aenderung der Bestimmungen in §§. 53 fg. der Verordnung, die strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Oberelbe betreffend, vom 2. Januar 1864 enthält, so wird sie hierdurch zur Kenntniß der Elbstromgerichte und der sonst Betheiligten gebracht.

Dresden, den 21. März 1871.

Die Ministerien der Finanzen und des Innern.

(Gesetz- und Verordnungsblatt de 1871 Seite 38.)

4. Verordnung,

das ungebührliche Verladen von Bruchsteinen ꝛc. auf Elbfahrzeugen betreffend.

Es ist in neuerer Zeit vielfach zu bemerken gewesen, daß Steinschiffer Bauhorzeln ꝛc. nicht in den Schiffsraum, sondern auf quer über die Schiffswände gelegte Bohlen verladen haben.

Da bei dieser Verladungsweise das Herabfallen von Steinen zu beiden Seiten der Bordwände in die Elbe während des Ein- und Ausladens, sowie während der Fahrt fast unvermeidlich ist, und dadurch die Stromfahrbahn verunreinigt und die Elbschifffahrt beeinträchtigt wird, so finden sich die unterzeichneten Ministerien veranlaßt, auf die Bestimmung im §. 39 der Verordnung vom 2. Januar 1864, strom- und schifffahrtspolizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe betreffend, wonach jede Verunreinigung und Beeinträchtigung der Stromfahrbahn verboten und strafbar ist, hierdurch besonders mit dem Bemerken aufmerksam zu machen, daß Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift unnachsichtlich mit den im §. 103 der angezogenen Verordnung angegebenen Strafen, beziehentlich unter Beachtung der Vorschrift im §. 4 der Verordnung, den Einfluß des Reichsstrafgesetzbuchs auf Polizeisachen betreffend, vom 14. December 1870, wonach in den Fällen, wo die erkannte Freiheitsstrafe die Dauer von 6 Wochen nicht übersteigt, statt der Gefängnißstrafe vielmehr auf Haft zu erkennen ist, werden belegt werden.

Hiernach haben sich Alle, die es angeht, gebührend zu achten.

Dresden, den 30. April 1874.

Die Ministerien der Finanzen und des Innern.

(Gesetz- und Verordnungsblatt de 1874 Seite 53.)

---

5. Verordnung

wegen Abänderung von §. 52 der Verordnung vom 2. Januar 1864, die strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe betreffend.

Die Ministerien des Innern und der Finanzen haben beschlossen, den §. 52 der Verordnung vom 2. Januar 1864, die strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flößerei auf der Elbe betreffend (G. u. V. Bl. S. 2) aufzuheben und an dessen Stelle folgende Bestimmung treten zu lassen:

„Während des Fahrens bei Nacht muß jedes Segelschiff oder Floß in der Thalfahrt drei, in der

Bergfahrt zwei über einander befindliche, hellerleuchtete Laternen am halben Maste, oder, wenn es ohne Mast fährt, an einer anderen, nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle führen.

Bei Nebel, Sturm und Unwetter ist die Thalfahrt mit Segelschiffen sowohl, wie mit Flößen, einzustellen."

Hiernach haben Alle, die es angeht, sich zu achten.

Dresden, den 22. December 1879.

Die Ministerien des Innern und der Finanzen.

(Gesetz- und Verordnungsblatt de 1880 Seite 1.)

---

6. Verordnung,

die Abkürzung des Strafverfahrens bei leichteren Zuwiderhandlungen gegen strom- und schifffahrtspolizeiliche Vorschriften betreffend.

Die Ministerien des Innern und der Finanzen haben für zweckmäßig befunden, eine Abkürzung des Strafverfahrens bei leichteren Zuwiderhandlungen gegen strom- und schifffahrtspolizeiliche Vorschriften eintreten zu lassen, und verordnen zu diesem Behufe Folgendes:

Bei leichteren Zuwiderhandlungen gegen die in

der Verordnung, die strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flösserei auf der Elbe betreffend, vom 2. Januar 1864 (G. u. V. Bl. S. 2),

der Verordnung, das Verhalten der Schiffsführer in Schleppzügen auf der Elbe betreffend, vom 7. November 1870 (G. u. V. Bl. S. 332),

der Verordnung, das ungebührliche Verladen von Bruchsteinen 2c. auf Elbfahrzeugen betreffend, vom 30. April 1874 (G. u. V. Bl. S. 53)

und

der Verordnung vom 22. December 1879 wegen Abänderung von §. 52 der Verordnung vom 2. Januar 1864 (G. u. V. Bl. 1880 S. 1)

enthaltenen Vorschriften mit alleiniger Ausnahme der in §. 103 der Verordnung vom 2. Januar 1864 bedrohten, die Führung der Schiffs- und Floßpatente, sowie der Schiffer- und Flösserpatente betreffenden Zuwiderhandlungen, kann der Zuwiderhandelnde, unbeschadet der dadurch etwa begründeten Verpflichtung zum Schadenersatze, sowie der strafrechtlichen Ahndung der Zuwiderhandlung, weitere polizeiliche Untersuchung dadurch von sich abwenden, daß er an den Aufsichtsbeamten (Stromaufseher,

Dammmeister, Ufermeister, Brückenwärter ꝛc.), von welchem er betroffen worden ist, und welcher sich als solcher entweder durch seine Dienstkleidung oder auf andere Weise auszuweisen hat, gegen eine ihm auszuhändigende mit dem Dienststempel der zuständigen Strompolizeibehörde versehene Quittung sofort 3 *M.* Strafe erlegt. Nur durch den Besitz einer solchen Quittung kann der Zuwiderhandelnde weitere polizeiliche Untersuchung von sich abwenden. Diese Bestimmung leidet jedoch keine Anwendung auf Zuwiderhandelnde, welche bereits wiederholt wegen Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften der oben angezogenen Verornungen Strafe verbüßt oder sich der Uebertretung unter erschwerenden Umständen, z. B. unter Verhöhnung der Aufsichtsbeamten oder Widerstandsleistung gegen deren Anordnung, schuldig gemacht haben.

Verweigert der Zuwiderhandelnde die sofortige Bezahlung der Strafe oder greift die vorerwähnte Ausnahme Platz, so ist die Sache zur weiteren Fortstellung bei dem betreffenden Elbstromamte zur Anzeige zu bringen.

Auch ist in diesem Falle der Aufsichtsbeamte, wenn der Zuwiderhandelnde ihm unbekannt ist und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag, berechtigt, zur Pfändung zu verschreiten, oder, dafern auch die Herausgabe eines Pfandes verweigert wird, den Zuwiderhandelnden anzuhalten und bis zur zuständigen Behörde zu begleiten.

Hiernach haben Alle, die es angeht, sich zu achten.

Dresden, den 6. März 1880.

Die Ministerien des Innern und der Finanzen.

(Gesetz- und Verordnungsblatt de 1880 S. 11.)

---

7. Bekanntmachung,

den Betrieb der Schleppschifffahrt auf der Elbe betreffend.

I. Die Schleppschifffahrt im Allgemeinen betr.

1) Bei einem Wasserstande von 1 m unter Null und darunter am Dresdner Pegel ist das Mitführen von Fahrzeugen zur Seite des Schleppers zu unterlassen, auch das Rangiren der geschleppten Fahrzeuge in doppelter Reihe nur in der Weise gestattet, daß der geschleppte Zug nicht breiter wird, als der den Zug führende Dampfer.

2) Jedes im Schleppzuge befindliche Fahrzeug hat während der Nacht ein nach allen Seiten hin sichtbares Licht zu führen. Uebrigens bewendet es bei der Vorschrift in §. 53 der Verordnung, die strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schifffahrt und Flösserei auf der Elbe betreffend, vom 2. Januar 1864, welche durch vorstehende Anordnung nicht berührt wird.

3) Die Bestimmung in §. 59 der vorstehend unter 2 bezeichneten Verordnung, insbesondere in Absatz 2 dieses Paragraphen leidet auch auf die Ketten- und sonstigen Schleppdampfer jeder Art Anwendung. Die letzteren haben daher mit den angehängten Schleppzügen den Personendampfschiffen den Vorrang zu lassen.

II. Die Kettenschleppschifffahrt insbesondere betr.

4) Fahren zwei oder mehrere Kettenschleppzüge hintereinander, so haben dieselben einen Abstand von einander von mindestens 2 km zu halten.

5) Die Bootsmeister der Kettenschlepper sind in Ansehung der Station Schandau verpflichtet, der Anweisung des daselbst stationirten Ufermeisters entsprechend, dessen Anordnung sie einzuholen haben, die Schleppzüge entweder über Schandau hinaus zu bugsiren, oder mit denselben unterhalb Schandau Stellung zu nehmen.

6) Vor der Einfahrt in eine Stromenge oder in eine Stromkrümmung, welche keinen Ueberblick über die Fahrstrecke gestattet, sowie bei dem Passiren der Strombrücken, mit Ausnahme der Augustusbrücke zu Dresden, hat jeder mit einem Schleppzuge in der Bergfahrt begriffene Kettendampfer ein aus einem langgedehnten Pfiffe bestehendes Signal mit der Dampfpfeife zu geben.

7) Falls durch die Toueurkette ein Stein oder sonstiges Schifffahrtshinderniß in das Fahrwasser verschleppt werden sollte, ist von dem Bootsmeister des betreffenden Kettenschleppers sofort Anzeige an den Bezirksstromaufsichtsbeamten zu erstatten.

III. Allgemeine Bestimmung.

8) Bei Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen unter 1 und 3 bis 7 sind die Bootsmeister der den Schleppzug führenden Dampfschiffe, bei Zuwiderhandlungen gegen die Vorschrift unter 2 die Führer der nicht beleuchteten Fahrzeuge vorbehältlich der gegen die Schiffseigenthümer etwa begründeten Ansprüche auf Schadenersatz mit Geldstrafe von 3—150 Mk. oder verhältnißmäßiger Haft zu belegen.

Hierbei findet die von den Königlichen Ministerien des Innern und der Finanzen im Gesetz- und Verordnungsblatte (2. Stück vom Jahre 1880 Seite 11 und 12) erlassene Verordnung, die Abkürzung des Strafverfahrens bei leichteren Zuwiderhandlungen gegen strom- und schifffahrtspolizeiliche Vorschriften betreffend, vom 6. vorigen Monats gleichfalls Anwendung.

Dresden, den 8. April 1880.

Die Königliche Amtshauptmannschaft als Elbstromamt.

8. Bekanntmachung,

betreffend das Passiren der Dresdener Elbbrücken.

Im Interesse der Sicherheit des Elbverkehrs wird hiermit den zu Thal fahrenden beladenen Segelfahrzeugen das Passiren der Dresdener Elbbrücken bei Dunkelheit und sobald die Laternen auf den Brücken angezündet sind, verboten.

Zuwiderhandlungen werden nach §. 366,10 des Reichsstrafgesetzbuchs mit einer Geldstrafe von zwanzig Mark, und zwar sowohl an dem Schiffssteuermann, als auch an dem zur Durchfahrt etwa angenommenen Lootsen unnachsichtig geahndet werden.

Dresden, den 7. Juni 1880.

Die Königliche Amtshauptmannschaft als Elbstromamt.

9. Bekanntmachung,

betr. den Schiffsverkehr bei der Niederwartha'er Eisenbahnbrücke.

1) Bei Niedergohlis dürfen behufs Uebernachtens rc. nur kleinere thalfahrende Segelschiffe bis zu höchstens 4000 Centner Tragfähigkeit stellen; größere Fahrzeuge haben entweder bei Obergohlis unterhalb der Windmühle, oder am Ostra-Gehege gegenüber von Uebigau zu stellen.

2) Die Vermaalung der Niederwartha'er Eisenbahnbrücke ist bei der Fahrt genau einzuhalten und insbesondere auch auf die bereits unterhalb Niedergohlis ausgelegten Maalzeichen gehörig zu achten.

3) Bei unruhigem Wetter dürfen thalfahrende Segelschiffe die Niederwartha'er Eisenbahnbrücke nur mittelst Sackens passiren, und bei sehr starkem Wind, beziehentlich Sturm ist die Fahrt gänzlich einzustellen.

4) Die Führer der Kettenschlepper haben auf der Bergfahrt beim sogenannten Tännigthause ein Signal mit Dampfpfeife behufs rechtzeitiger Avisirung der etwa oberhalb der Niederwartha'er Brücke befindlichen Thalschifffahrt zu geben.

5) Den etwaigen speciellen Weisungen der Stromaufsichtsbeamten und insbesondere auch des Brückenlootsenmeisters Mohn in Kötzschenbroda ist Seitens der Schiffer unweigerlich nachzukommen.

Diese Bestimmungen treten mit der Eröffnung der diesjährigen Schifffahrtsperiode in Kraft und werden Zuwiderhandlungen, abgesehen von den nach Befinden daraus erwachsenden Schädenansprüchen und von einer etwaigen strafrechtlichen Verfolgung strompolizeiwegen mit Geldstrafe bis zu 60 Mark

und eventuell mit Haft bis zu 14 Tagen unnachsichtlich geahndet werden.

Königliche Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt, als Elbstromamt, den 22. März 1881.

---

10. Lootsenordnung
für die Brückenlootsen des Elbstromamtsbezirks Dresden.

§. 1. Zum Lootsendienste für die hiesigen Elbbrücken werden nur solche Personen zugelassen, die mit den hiesigen Stromverhältnissen völlig vertraut und im Besitze eines Schifferpatentes sind. Die Legitimation zur Ausübung des Lootsendienstes wird von der Königlichen Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt, als Elbstromamt, ertheilt. Nur Solche, welche im Besitze einer Lootsenlegitimation sind, haben die Berechtigung zur Ausübung des Lootsendienstes.

§. 2. Der Lootsendienst erstreckt sich zur Zeit auf das Durchfahren thalwärtsgehender Schiffe und Flöße durch die hiesigen drei Elbbrücken und darf sich der Lootse nicht früher von dem Fahrzeuge oder Flosse, welches er durchfährt, absetzen lassen, als bis sämmtliche Brücken vollständig passirt sind.

§. 3. Die Lootsenstation befindet sich am linken Elbufer bei „Antons“ (Kaskel's Villa). Dieselbe ist während der Dauer der Schifffahrtsperiode alltäglich von Tagesanbruch bis zu eintretender Dunkelheit von den Lootsen besetzt zu halten.

§. 4. Das Durchlootsen der Fahrzeuge und Flöße hat ohne allen Aufenthalt in der Reihenfolge zu geschehen, wie dieselben ankommen, ebenso haben die Lootsen unter sich selbst in der Reihenfolge zu fahren, wie sie an der Station eintreffen. Von dieser letzteren Reihenfolge darf im Falle der Vorausbestellung eines bestimmten Lootsen zwar abgewichen werden, jedoch nur unter Beobachtung der Vorschrift in §. 5.

§. 5. Ist ein Lootse von einem Schiffer zum Durchlootsen im Voraus bestellt, so hat die Bestellung nur dann Gültigkeit, wenn sich zur Zeit noch andere Lootsen auf der Station befinden, um etwa früher ankommende Fahrzeuge oder Flöße durchlootsen zu können. Ist außer dem bestellten Lootsen kein anderer Lootse auf der Station, so hat derselbe ein Fahrzeug oder Floß, welches früher ankommt, als das, für welches er bestellt ist, wenn es einen Lootsen verlangt, unbedingt durchzufahren.

§. 6. Die Lootsen sind verpflichtet, die ihnen anvertrauten Fahrzeuge mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, die bestehenden und noch zu erlassenden strompolizeilichen Bestimmungen allenthalben gehörig zu beachten, und insbesondere auch den

Weisungen der Stromaufsichtsbeamten in dieser Beziehung unweigerlich nachzukommen.

§. 7. Der bestehende Tarif über die von den Lootsen zu beanspruchenden Lootsengebühren ist innezuhalten. Kein Lootse darf mehr verlangen, als der Tarif vorschreibt.

§. 8. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden in jedem einzelnen Falle mit Geldstrafe von 3 bis 30 Mark oder entsprechender Haft bestraft, sofern nicht nach Maaßgabe der Verordnung vom 2. Januar 1864 oder des Reichsstrafgesetzbuchs härtere Strafen einzutreten haben. Auch kann, namentlich bei Fahrlässigkeit im Dienste, die Zurückziehung der Lootsenlegitimation verfügt werden.

Königliche Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt, als Elbstromamt, am 12. August 1881.

11. Bekanntmachung,

die Elbschifffahrt innerhalb des Meißner, Rauhen und Strehlaer Fuhrts betr.

Bei Passirung der nachbenannten Stromstrecken, als

a) des Meißner Fuhrtes in seiner Ausdehnung von dem Ende des Meißner Elbkais bis zur Hafeneinfahrt,

b) des Rauhen Fuhrtes in seiner Ausdehnung von der Niedermuschützer Schiffmühle bis zur Nieschützer Kahnfähre und

c) des Strehlaer Fuhrtes in seiner Ausdehnung zwischen der Prahmenfähre und der Kahnfähre

sind bis auf weiteres bei tieferem Wasserstande als 1 m unter Null Dresdener Pegels die nachstehenden Vorschriften zur Ausführung zu bringen.

1. Zu Thal gehende Schleppdampfer dürfen vorausfahrende Frachtschiffe nicht überholen, sondern haben denselben in angemessener Entfernung nachzufahren.

2. Bei aufeinanderfolgenden, zu Berg gehenden Schleppzügen hat der nachfahrende Schleppzug erst dann in die Stromstrecke einzulaufen, wenn der vorausfahrende Schleppzug den Fuhrt bereits vollständig passirt hat.

3. Schwere Schleppzüge sind vor dem Passiren der genannten Fuhrtstellen zu theilen und in einzelnen Abtheilungen durchzuführen.

4. Findet innerhalb der genannten Fuhrtstellen Begegnung zwischen thalfahrenden Frachtfahrzeugen und bergfahrenden Schleppzügen statt, so haben letztere — ausgenommen wenn der Wind quer steht — zu halten, bis das thalgehende Fahrzeug den

Schleppzug in seiner ganzen Ausdehnung passirt hat. Die Führer der anhängenden Fahrzeuge haben alle Maßnahmen zu treffen, daß während der Begegnung ihre Fahrzeuge in der Fahrrichtung bleiben und der Thalweg frei gehalten wird.

5. Die Radschlepper haben vor dem Einfahren in die Fuhrtstellen und vor dem Passiren der Meißner Elbbrücken das bisher nur den Kettenschleppern vorgeschriebene, in einem langgedehnten Pfiffe bestehende Signal mit der Dampfpfeife zu geben.

6. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen werden mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder verhältnißmäßiger Haft geahndet.

Meißen, am 24. Juli 1882.

Königliche Amtshauptmannschaft als Elbstromamt.

12. Bekanntmachung,

betr. den Schutz des Fischzuges bei Neudorf.

Zum Schutze des von der hiesigen Fischer-Innung mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums auf dem rechten Elbufer bei Neudorf errichteten Fischzugs wird vom untern, durch die daselbst aufgestellte Verbotstafel gekennzeichneten Ende des Fischzugs aufwärts bis zur Ueberfahrtsstelle nach den Kohlenausschiffungsplätzen im großen Gehege alles Vorankergehen, Stellen und Liegenbleiben von Elbfahrzeugen aller Art bei einer Geldbuße von fünfzehn Mark oder einer verhältnißmäßigen Haftstrafe hiermit untersagt und Solches zur Nachachtung des schifffahrtstreibenden Publikums gebracht.

Königliche Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt, als Elbstromamt, den 22. März 1882.

13. Regulativ

für die Benutzung der fiscalischen Winterhäfen zu Dresden.

Mit Genehmigung des Königl. Finanzministeriums ist für die Benutzung der Elbwinterhäfen unterhalb der Marienbrücke und zwischen Vorstadt Neudorf und Pieschen folgendes Regulativ aufgestellt worden.

§. 1. Beide vorgenannte Häfen sind zur Aufnahme der fiscalischen Baggerfahrzeuge, sowie für Segelfahrzeuge aller Classen, beziehentlich für Dampfschiffe und Schleppkähne, sowie für Landungsbrücken und Fähren bestimmt.

Fahruntüchtige Schiffe, Schiffmühlen, Holzflöße und lose schwimmende Stämme werden in beiden Häfen nicht aufgenommen.

Pulvervorräthe und sonstige leicht entzündbare Stoffe müssen vor dem Einlaufen in den Hafen aus den Fahrzeugen beseitigt werden.

§. 2. Jeder Eigenthümer oder Führer eines zur Ueberwinterung in einen der Häfen zu bringenden Fahrzeuges hat sich vorerst bei dem in Unterordnung unter die Amtshauptmannschaft, bez. die Wasserbau-Inspection und Bauverwalterei mit der Aufsicht über den Hafen und die darin aufzunehmenden Schiffsgeschirre beauftragten Hafenmeister in Dresden anzumelden und dabei zu erklären, ob er die Hafengebühren entweder pränumerando nach dem Tarife A für die ganze Winterperiode oder postnumerando nach den im Tarife B angegebenen Sätzen für jeden Tag der Benutzung des betreffenden Hafens entrichten will.

Ueber diese Anmeldung bez. Erklärung, an welche der betreffende Schiffer gebunden bleibt, wird demselben ein mit seinem Namen, der Bezeichnung und Tragfähigkeit des aufzunehmenden Fahrzeuges versehener Anmeldeschein und ein gedrucktes Exemplar des Hafenregulativs gegen Gewährung von 20 Pf. ausgehändigt.

§. 3. Mit diesem Anmeldescheine hat derselbe sich bei der ihm genannt werdenden königlichen Dienststelle unter Vorzeigung des Schiffer- oder Schiffspatents als Eigenthümer oder Führer des betreffenden Fahrzeuges zu legitimiren und die Genehmigung zu Bergung des letzteren im Winterhafen nachzusuchen.

§. 4. Im Falle erlangter Genehmigung ist vom Eigenthümer oder Führer des zu bergenden Fahrzeuges das Schiffspatent bei der zuständigen Dienststelle zu deponiren, auch daselbst der Hafenzins, dafern dessen Bezahlung nach dem Tarife A gewählt wurde, pränumerando zu erlegen und erhält derselbe hierauf eine mit der in der Reihe fortlaufenden Nummer versehene Karte, gegen deren Vorzeigung ihm vom Hafenmeister der durch die gedachte Nummer bezeichnete Platz angewiesen wird. Hierbei sind die im Winterhafen unterhalb der Marienbrücke überwinternden Fahrzeuge, welche gleichzeitig am dortigen Quai aus- oder einzuladen haben, in der Nähe des Quais zu placiren.

§. 5. Durch Deponirung des Schiffspatentes und Annahme der vorstehend in §. 4 gedachten Karte unterwirft sich der Eigenthümer oder Führer des Fahrzeuges zugleich allen in Bezug auf den Winterhafen bestehenden nachstehend aufgeführten allgemeinen Bestimmungen.

§. 6. Das Einlaufen der Fahrzeuge in den Hafen muß stets so erfolgen, wie selbige ankommen und sich anmelden.

Der dem Fahrzeuge durch die §. 4 bemerkte Karte angewiesene Platz darf ohne Genehmigung des Hafenmeisters nicht verlassen werden.

Die Hafenmündung darf, so lange in den Hafen noch Fahrzeuge aufgenommen werden können, niemals verlegt und muß an der Hafenmündung soviel Raum freigelassen werden, daß die größten Fahrzeuge noch bequem einpassiren können.

§. 7. Kein Fahrzeug, welches gegen Vorausentrichtung der Hafengebühr eingelaufen ist, hat Anspruch auf Rückzahlung des erlegten Betrages, und entfernt sich ein solches während der Ueberwinterungsperiode aus dem Hafen, so kann das nochmalige Einlaufen desselben in den verlassenen oder in irgend einen anderen fiscalischen Hafen Sachsens nur dann stattfinden, wenn zur Wiederaufnahme noch Platz vorhanden ist.

§. 8. Alle Fahrzeuge ohne Ausnahme müssen durch den Schiffsführer in der Art solid befestigt werden, daß auch bei dem Ausbruche eines heftigen Sturmes keine Gefahr zu befürchten ist.

Dem Hafenmeister liegt es ob, die gehörige Aufsicht zu führen, damit die Fahrzeuge stets mit tauglichen Seilen und Ketten befestigt werden, und seinen diesfallsigen Anordnungen ist unweigerlich Folge zu leisten.

Ein Schadenersatz für etwaige Beschädigungen der Fahrzeuge bei Eisgängen und Hochwässern oder durch etwaiges Losreißen der Fahrzeuge wird nicht gewährt.

§. 9. Feuer darf nur auf bewohnten Schiffen und, mit Ausnahme der Dampfschiffe, nur mit Bewilligung des Hafenmeisters gemacht werden.

Der Letztere wird die Bewilligung hierzu nur dann ertheilen, wenn er sich nach vorausgegangener Untersuchung die Ueberzeugung verschafft hat, daß auf dem betreffenden Schiffe ohne Gefahr Feuer gemacht werden kann.

Die bei dieser Untersuchung aus Sicherheitsrücksichten für nöthig befundenen Herstellungen muß der Schiffer, noch ehe Feuer gemacht wird, ausführen lassen.

Von Abends 10 Uhr an darf, außer bei Eisgangsgefahr, kein Feuer mehr in den Cajüten geführt werden.

Zur Verhütung von Feuersgefahr ist an jedem festgefrorenen Fahrzeuge ein Wasserloch einzuhauen und stets frei zu erhalten.

§. 10. Zechgelage, Lärmen, das Herumgehen mit unverwahrtem Lichte oder glühenden Kohlen, überhaupt alle Handlungen, durch welche das eigene oder ein fremdes Fahrzeug in Gefahr gerathen könnte, sind strengstens verboten, auch darf kein Schiffer, Steuermann oder Wächter unbefugten oder fremden Personen am Bord der Fahrzeuge Herberge gestatten.

§. 11. Jeder Schiffer ist für den Schaden verantwortlich, der durch ihn oder durch seine Leute aus Nachlässigkeit, Unvorsichtigkeit oder Muthwillen entweder an den Hafenbauten, Ufern und anderen zur Hafenanstalt gehörigen Gegenständen oder an anderen Fahrzeugen verursacht wird.

Insbesondere haftet der Schiffsführer für jeden Schaden, welcher durch das Losreißen seines Fahrzeuges in Folge unzu-

reichender Befestigung desselben an anderen Fahrzeugen oder Gegenständen entsteht.

In welchen Fällen die Haftung des Eigenthümers oder Führers des Fahrzeuges oder desjenigen, der die Schiffsmannschaft angestellt hat, eintritt, wird durch das bürgerliche Recht bestimmt.

Boshafte Beschädigungen werden nach den Bestimmungen des Strafgesetzbuches geahndet.

§. 12. Der Hafenmeister hat für die Reinhaltung des Hafenraumes zu sorgen.

Gegenstände, wodurch das Wasser verunreinigt und die Fahrt im Hafen erschwert wird, als Kehricht, Asche, Steine, Schlacken 2c. dürfen nicht in den Hafen geworfen werden.

Der Schuldtragende hat die ungesäumte Hinwegräumung des Gegenstandes oder nach Umständen die Reinigung auf eigene Kosten zu bewirken, und unterliegt außerdem einer angemessenen Ordnungsstrafe

Geschieht die Wegschaffung oder Reinigung nicht binnen der vom Hafenmeister bestimmten Zeit, so ist solche durch den Letzteren auf Kosten des Schuldtragenden zu veranlassen.

§. 13. Das Ein- und Ausladen von Waaren im Hafen bei Vorstadt Neudorf ist in der Regel nicht gestattet, und kann in Nothfällen mit Erlaubniß der Behörde nur dann erfolgen, wenn hierzu noch Platz vorhanden ist.

Im Hafen unterhalb der Marienbrücke tritt nur insoweit eine Abweichung von vorstehender Bestimmung ein, als das Aus- und Einladen von beziehentlich nach dem darin errichteten Quai erfolgt. Innerhalb des Zeitraumes vom 1. November bis zum 31. März darf ein Fahrzeug in vorgenanntem Hafen nur so lange verweilen, als Zeit zur Ein- oder Ausladung erforderlich ist. Kann Ersteres nach Beendigung der Ein- oder Ausladung den Hafen wegen Eisstandes auf der Elbe nicht verlassen, so hat der Schiffer den tarifirten Hafenzins zu erlegen und hierbei allen Bestimmungen dieses Regulativs sich zu unterwerfen.

§. 14. Für jedes überwinternde Fahrzeug ist ein zuverlässiger, schifffahrtskundiger Mann vom Schiffsführer auf seine Kosten als Wächter zu bestellen, der auf dem Fahrzeuge wohnen muß und im Allgemeinen für die Sicherheit des Geschirres Sorge zu tragen und den Anordnungen des Hafenmeisters allenthalben nachzukommen hat; es kann jedoch der Letztere die Annahme eines Wächters für zwei oder mehrere unbeladene Fahrzeuge im einzelnen Falle nachlassen, wie derselbe aber auch berechtigt ist, einen unzuverlässigen Wächter sofort zu entlassen und an dessen Stelle auf des Schiffsführers Kosten einen anderen dergleichen zu bestellen.

§. 15. Bei eintretendem Thauwetter muß jedes Frachtschiff bis zu einer Tragfähigkeit von 1000 Centnern mit einem, größere und beladene dergleichen aller Art, sowie Dampfschiffe aber mit wenigstens zwei Mann besetzt sein, welche Mannschaften sämmtlich binnen 24 Stunden nach vorangegangener Aufforderung an der nach Ermessen des Hafenmeisters vorzunehmenden Aufeisung Theil nehmen und daher mit den hierzu erforderlichen Geräthen versehen sein müssen.

Auch sind alle Mannschaften von den überwinternden Geschirren verpflichtet, nach Ermessen des Hafenmeisters gemeinsam das Eis aus dem Hafen zu entfernen und ganz besonders beim Abstellen der Fahrzeuge sich lagenweise zu unterstützen.

Im Unterlassungsfalle ist der Hafenmeister berechtigt, auf Kosten des betreffenden Schiffsführers zur Erledigung der Arbeit andere Mannschaften heranzuziehen.

§. 16. Der Hafenmeister hat darauf zu achten, daß den Bestimmungen des Regulativs allenthalben genau nachgegangen werde; Nichtbeachtung oder Widersetzlichkeiten gegen seine Anordnungen sind ebenso wie Contraventionen gegen das Regulativ selbst, mit Geldstrafen von 3 Mark bis 30 Mark, in den § 15 gedachten Fällen aber, je in Berücksichtigung der vorhanden gewesenen Gefahr, von 15 Mark bis 150 Mark oder mit entsprechender Freiheitsstrafe zu belegen; auch kann die sofortige Ausweisung der Fahrzeuge aus dem Hafen ohne Rückerstattung des Hafengeldes, sowie der Verlust der Berechtigung zur Benutzung dieses oder eines anderen sächsischen Hafens für den ganzen Winter eintreten.

Der Hafenmeister hat die Berechtigung, in Nothfällen besondere Anordnungen zu ertheilen, und bleibt für den Fall, daß seine Anordnungen das Maß der ihm regulativmäßig zustehenden Befugnisse oder der den Schiffseigenthümern und Schiffsführern nach dem Regulative obliegenden Verpflichtungen überschreiten sollten, der Behörde verantwortlich.

§. 17. Vor dem Auslaufen der Fahrzeuge aus dem Hafen, welches nach Anweisung des Hafenmeisters zu erfolgen hat, hat sich der Schiffseigner oder Führer bei dem Hafenmeister und der auf der Erlaubnißkarte unterzeichneten Dienststelle anzumelden und sein Schiffspatent gegen Abgabe dieser Karte, sowie gegen Bezahlung der Hafengebühr, wenn dieselbe nach dem Tarife B gewählt wurde, in Empfang zu nehmen.

§. 18. Für die Ordnungsstrafen, sowie für etwaige Kosten, die aus den vorstehends gedachten Maßnahmen hervorgehen, haften übrigens:

1. der Schiffsführer für die verurtheilten Individuen der Schiffsmannschaft, insofern gegen diese weder die er-

kannte Geldstrafe, noch die subsidiarisch eintretende Freiheitsstrafe vollstreckt werden kann, wobei jedoch dem Schiffsführer der Regreß gegen die Schuldtragenden vorbehalten bleibt; ferner

2. das Schiff für den Schiffsführer, auch erfolgt die Aushändigung der deponirten Schiffspatente nur erst nach Berichtigung der verwirkten Strafen und etwa verursachten Kosten.

§. 19. Dem Hafenmeister steht die Untersuchung der Fahrzeuge zu jeder Stunde des Tages und der Nacht zu.

Selbstverständlich bleibt es den öffentlichen Behörden oder deren Organen unbenommen, in dem Hafen jede Amtshandlung vorzunehmen, zu welcher sie, je nach ihrem Wirkungskreise, insbesondere berufen sind.

§. 20. Die Gebühren für Benutzung der Winterhäfen werden nach der Größe der Fahrzeuge, beziehungsweise nach der Tragfähigkeit derselben bemessen und sind von dem Schiffseigner oder Führer, seiner vor dem Einlaufen des Fahrzeuges in den betreffenden Hafen abgegebenen Erklärung entsprechend, nach den dem Regulative beigefügten Tarifen A und B zu erheben.

Bei Dampfschifflandebrücken, Fähren und sonstigen nicht zur Schifffahrt dienenden Fahrzeugen wird die Tragfähigkeit durch Vermessen derselben Seiten des Hafenmeisters ermittelt und darnach der Hafenzins bestimmt. Die zu einem Fahrzeuge gehörige Schaluppe ist auf Verlangen des Hafenmeisters entweder aufs Land zu nehmen und dort nach dessen specieller Anweisung aufzustellen, oder muß zur Ueberwinterung aufs Schiff gesetzt werden, in welchen Fällen für dieselbe ein besonderer Hafenzins nicht zu entrichten ist.

§. 21. Ein Zuschlag auf die Ladung findet nicht statt.

§. 22. Zusätze zu diesem Regulative oder Abänderungen desselben bleiben nach Erfordern vorbehalten.

Dresden, den 29. October 1881.

14. Die Regulative

für die Benutzung der Winterhäfen:

a) an der Einmündung des Polenz- und Sebnitzbaches (d. d. Pirna, den 22. October 1879),
b) bei Königstein,
c) bei Postelwitz und
d) unterhalb Niederfähra bei Meißen (d. d. Meißen, den 22. October 1874)

stimmen im Wesentlichen mit dem Regulativ für die Winterhäfen zu Dresden überein.

B. Königreich Preußen.

I. Allgemeine Vorschriften für den Schifffahrtsverkehr auf der Elbe.

1. Additional-Akte zur Elbschifffahrts-Akte

vom 23. Juni 1821, d. d. den 13. April 1844.

Auszug betreffend die Schiffs- und Schifferpatente.

Zum Artikel IV. der Elbschifffahrtsakte.

§. 6. An die Stelle dieses Artikels treten die in den §§. 7—17 enthaltenen Bestimmungen, welche jedoch nur für die Befahrung der Stromstrecke zwischen Melnick und Hamburg oder Haarburg vertragsmäßige Gültigkeit haben.

§. 7. Die Befugniß, Schiffe zur Befahrung der Elbe nach Maßgabe dieser Akte zu benutzen, so wie die Befugniß, Holzflößerei auf der Elbe zu treiben, steht allen denjenigen zu, welche von der Regierung, deren Unterthanen sie sind, zur selbstständigen Betreibung dieser Gewerbe zugelassen werden.

Alle Elbuferstaaten werden, so weit deren innere Gesetzgebung es gestattet, dafür Sorge tragen, daß zum selbstständigen Betriebe der Rhederei, Behufs derjenigen Elbschifffahrt, welche sich auf das Gebiet anderer Staaten erstrecken soll, nur solche Personen zugelassen werden, deren ökonomische oder sonstige Verhältnisse und nur solche Gesellschaften, deren Einrichtung und Statuten für die Erfüllung der den Schiffseignern obliegenden Verpflichtungen genügende Sicherheit gewähren.

§. 8. Jedes Floßschiff und jedes Floß, welches die Elbe befährt, ohne sich auf das Gebiet des Uferstaates, dem es angehört, zu beschränken, muß dem Befehle und der speziellen Leitung

eines Führers untergeben sein. Dieser ist für die genaue Befolgung der in den §§. 9—13 enthaltenen Vorschriften verantwortlich.

§. 9. Jedes der im §. 8 erwähnten Fahrzeuge, muß während der Fahrt von den in den §§. 10—13 bezeichneten, zur Legitimation des Schiffs und des Führers erforderlichen Patenten begleitet sein. Diese sind jeder Zoll- und Polizeibehörde an der Elbe auf deren Verlangen vorzuzeigen und sollen auch zu Hamburg und Haarburg, so wie unterhalb dieser Orte, zur Legitimation der von der oberen Elbe gekommenen Stromfahrzeuge und ihrer Führer genügen.

In Ermangelung dieser Patente, oder wenn während der Reise Veränderungen eintreten, durch welche die bei deren Antretung eingeholten Legitimationspapiere nicht mehr vollständig passen, darf die Reise nur fortgesetzt werden, nachdem der nächsten Elbschifffahrts-Polizeibehörde jene Umstände angezeigt und von dieser nach untersuchter Sache eine Bescheinigung darüber ertheilt ist, daß gegen die Fortsetzung der Reise keine Bedenken gefunden sind.

In dergleichen Fällen ist die kompetente Behörde desjenigen Uferstaates, welchem das Fahrzeug angehört, sofort hiervon in Kenntniß zu setzen.

Diejenigen kleinen Fahrzeuge, mit welchen lediglich landwirthschaftliche Erzeugnisse im gewöhnlichen Marktverkehr nach nahe gelegenen Orten geführt oder von daher geholt werden, bedürfen dieser Schiffspapiere nicht.

§. 10. Das Schiffspatent ist von der zuständigen Behörde des Staates, zu dessen Rhederei das Fahrzeug gehört, nach dem in der Anlage A. enthaltenen Muster auszustellen, nachdem jene Behörde durch technische Untersuchung von der Tüchtigkeit des Fahrzeugs sich überzeugt und die Tragfähigkeit desselben festgestellt hat.

Das Schiffspatent ist von dem Eigenthümer des Fahrzeugs für dieses, bevor es seine erste Fahrt antritt, zu erwirken und nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur zu erneuern.

§. 11. Das Schiffspatent verliert seine Gültigkeit, wenn das Fahrzeug, für welches dasselbe ertheilt wurde, an die Rhederei eines anderen Staates übergegangen ist.

Dasselbe ist von der zuständigen Behörde des Staates, in welchem es ausgestellt wurde, sowohl in diesem Falle, als auch dann, wenn dies Fahrzeug zum Gebrauche nicht ferner vollkommen tüchtig befunden wird, zurückzunehmen.

Unbrauchbar gewordene Fahrzeuge dürfen zu dem Zwecke, um an einem anderen Orte zerschlagen zu werden, nur dann auf der Elbe fortgeschafft werden, wenn diese Fahrt als die

letzte des Fahrzeuges und jener Zweck derselben von der schifffahrtspolizeilichen Behörde des Abgangsortes unter dem Schiffspatente bemerkt, auch das Fahrzeug nicht mit anderen Gegenständen als mit Holz beladen ist.

§. 12. Das Schifferpatent ist von einer der in jedem Elbuferstaate hierzu ermächtigten Behörden nach den unter B. und C. beiliegenden Mustern auszustellen, nachdem der Empfänger sich bei dieser Behörde sowohl über seine Unbescholtenheit und sonstigen persönlichen Verhältnisse, als auch darüber ausgewiesen hat, daß er in einer, durch amtlich bestellte Sachverständige nach den in demselben Staate geltenden Vorschriften vorgenommenen Prüfung, seine Fähigkeit zu dem fraglichen Geschäfte bewährt habe.

Das Schifferpatent für Segel- und Dampfschiffe ermächtigt den Inhaber zur Führung jedes Elbfahrzeugs, welches der im Patente bezeichneten Gattung und der Rhederei des Staates, in welchem das Patent ausgefertigt wurde, angehört, so wie das Patent für Flösser zur Führung jedes Holzflosses, welches von einem Uferplatze dieses Staates abgeht.

Ein Patent zur Führung von Dampfschiffen ermächtigt zugleich zur Führung von Segelschiffen, nicht aber umgekehrt.

§. 13. Das Schifferpatent verliert, wenn der Inhaber bei Ausstellung desselben Unterthan des patentirenden Staats war, mit dem Aufhören dieses Unterthanenverhältnisses seine Gültigkeit.

Die Wiedereinziehung eines Schifferpatents steht nur dem Staate zu, welcher dasselbe ausgestellt hatte.

Die zuständige Polizeibehörde hat das Schifferpatent zurückzunehmen, wenn dieselbe sich davon überzeugt hat, daß der Inhaber untauglich, oder daß dessen Beibehaltung mit der Ordnung und Sicherheit des Schifffahrtsverkehrs nicht vereinbar ist. Letzteres kann namentlich dann angenommen werden, wenn ein Schiffsführer wegen Trunksucht, wiederholter Elbzolldefrauden, Betrugs, Fälschung oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum bestraft worden ist.

§. 14. Wer es unternimmt, Schifffahrt oder Holzflößerei auf der Elbe zu treiben, ohne die nach den §. 9—12 erforderlichen Patente erlangt zu haben, verfällt in eine, nach Ermessen der entscheidenden Behörde

auf 20—25 Thaler für ein Dampfschiff,
„ 10—20 „ „ „ Segelschiff,
„ 5—10 „ „ „ Floß,

zu bestimmende Ordnungsstrafe.

§. 15. Wer sich des, für einen anderen Führer oder ein anderes Fahrzeug ausgestellten oder eines bereits ungültig ge-

worbenen oder widerrufenen Patentes fälschlich bedient, unterliegt derselben Strafe, jedoch mit einer Verschärfung von 10 Thlr.

§. 16. Führt ein patentirter Schiffs- oder Floßführer sein Schiffer- oder Floßpatent auf einer Reise nicht bei sich, so hat er eine Ordnungsstrafe von 5 Thalern verwirkt.

§. 17. Die in den §§. 14. 15. 16. angedrohten Strafen sind für jede Reise, Hin- und Rückfahrt zusammen genommen, nur einmal zu erlegen, und die Nachweisung eines auf dieser Reise bereits anhängig gewordenen Verfahrens schließt die Wiederholung des letzteren, wegen derselben Uebertretung an einem anderen Orte aus. Werden jedoch die in jenen §§. erwähnten Uebertretungen bei folgenden Reisen wiederholt, so wird die Strafe im ersten Wiederholungsfalle auf das anderthalbfache, im zweiten und jeden ferneren Wiederholungsfalle aber auf das doppelte des einfachen Betrages erhöht 2c.

Zur Urkund dessen ist dieselbe in eilffacher Urschrift von den Eingangs genannten Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden.

Geschehen zu Dresden, den 13. April 1844.

(L. S.) Unterschriften.

Bemerkung. Muster zu den Schiffs- und Schifferpatenten siehe A Sachsen Nr. 1.

(Gesetz-Sammlung für die Königl. Preuß. Staaten de 1844 S. 460 ff. Gesetz-Sammlung für Hannover de 1844 v. 13. Novbr. Reichsanzeiger für Lauenburg v. 30. Novbr. 1844 S. 211.*)

2. Ministerielle Bekanntmachung,

die Schiffs- und Schifferpatente betreffend.

§. 1. Jedes Flußschiff, welches die Elbe befährt, ohne sich auf das Gebiet des Uferstaates, dem es angehört, zu beschränken (§. 8 der Additionalakte), muß vom 1. Januar 1845 ab

1) dem Befehle und der Leitung eines Führers untergeben sein, welcher für die Befolgung der in den §§. 9—13 der Additionalakte enthaltenen Vorschriften verantwortlich,
2) in Beziehung auf sein Fahrzeug mit einem nach dem Muster A. (§. 10 der Additionalakte) ausgestellten Schiffspatente und
3) Behufs des Nachweises seiner Befähigung und der ihm zustehenden Befugniß, ein Schiff auf der Elbe zu führen, mit einem Schifferpatent nach dem Muster B. (§. 12 der Additionalakte) versehen ist.

*) Nach der Bekanntmachung des Chefs der Elbstrombaudirection vom 15. Sept. 1868 (Amtsblatt Magdeburg de 1868 S. 259) können auch die Mecklenb.-Strelitzschen Behörden gültige Patente ausstellen.

Ausgenommen von dieser Bestimmung sind kleine Fahrzeuge, mit welchen lediglich landwirthschaftliche Erzeugnisse im gewöhnlichen Marktverkehr nach nahe gelegenen Orten geführt oder daher geholt werden, deren Führer weder für sich, noch für die Fahrzeuge der Patente bedürfen.

§. 2. Die, nach Anleitung der Verfügungen vom 5. November 1836 und 13. November 1837 ertheilten Elbschifferpatente sind vom 1. Januar 1845 ab ungültig, und, nachdem sie, nach Maßgabe der Vorschriften dieses Regulativs eingezogen sein werden, von denjenigen Kreisbehörden, in deren Registern sie verzeichnet sind, als ungültig zu bezeichnen und aufzubewahren.

§. 3. Jedes Floß, welches die Elbe befährt, ohne sich auf das Gebiet des Uferstaats, dem es angehört, zu beschränken (§. 8 der Additionalakte) muß vom 1. Januar 1845 ab

1) unter der Leitung eines verantwortlichen Führers (§. 1 Nr. 1) stehen, welcher
2) mit einem Schifferpatente nach dem Muster C (Beilage zu §. 12 der Additionalakte) versehen ist.

§. 4. Sowohl die Schiffs- als die Schifferpatente dürfen nur auf den Grund vorangegangener Prüfung des baulichen Zustandes des Fahrzeugs, beziehungsweise der Befähigung des Bewerbers zum Betriebe der Schifffahrt oder der Flößerei ausgestellt werden.

In der Regel steht die Prüfung dem Wasserbaubeamten des Bezirks, welchem der Bewerber angehört, die Ausstellung der Patente der Behörde des Kreises zu, in welchem der Letztere seinen Wohnsitz hat.

§. 5. Wer sich um die Ausstellung eines Schiffspatents (§. 1 Nr. 2) bewirbt, hat das betreffende Fahrzeug unter Vorlegung der im §. 2 der Anweisung zur Erhebung der Abgaben von der Schifffahrt und der Holzflößerei vom 23. October 1837, Anlagen D und E. bezeichneten Atteste, unbeladen, dem Baubeamten vorzuführen, welcher die Identität prüft, das Fahrzeug besichtigt, und wenn sich in Beziehung auf die Brauchbarkeit desselben zum Waarentransport kein erhebliches Bedenken ergiebt, stempel- und kostenfrei eine Bescheinigung darüber zu ertheilen hat,

> daß das dem N. zugehörende Schiff, bezeichnet — brauchbar zum Waarentransport befunden sei.

Der Bewerber hat diese Bescheinigung mit den vorbezeichneten Dokumenten und dem Bauatteste der betreffenden Kreisbehörde vorzulegen, welche ihm, wenn er bereits auf den Grund der Verfügungen vom 5. November 1836 und 13. November 1837 mit einem Schifferpatente versehen ist, unter Rücknahme

des Letzteren, stempel- und gebührenfrei, andernfalls gebührenfrei auf einem Stempel von 15 Sgr. das §. 1 Nr. 2 bezeichnete Schiffspatent genau nach dem vorgeschriebenen Muster, ausstellt. Beim Mangel des Bauattests genügen beigebrachte anderweitige unverdächtige Zeugnisse über das Alter des Fahrzeugs.

Trägt der Bewerber, statt das Fahrzeug dem Baubeamten vorzuführen, darauf an, daß dieser es außerhalb seines Wohnorts besichtige, so hat er demselben reglementsmäßige Diäten und die erweislich verausgabten Kosten für ein Miethsfuhrwerk zu zahlen resp. zu erstatten.

§. 6. Liegt das Fahrzeug zur Zeit, wenn die Ertheilung des Schiffspatents nachgesucht wird, außerhalb des Bezirks des betreffenden Baubeamten (§. 4) so tritt auf den Antrag des Bewerbers der Wasserbaubeamte des Bezirks, in welchem es sich befindet, an die Stelle des Ersteren.

§. 7. Wer sich um die Ausstellung eines Schifferpatents bewirbt, (§. 1 Nr. 3, §. 3 Nr. 2) hat sich zur Prüfung seiner gewerblichen Befähigung bei dem Wasserbaubeamten des Bezirks, welchem er angehört, zu melden.

Die Prüfung ist

1) zum Zweck der Bewerbung um ein Schifferpatent nach dem Muster C. (§. 3 Nr. 2)

darauf zu beschränken, daß durch Besprechung mit dem Bewerber ermittelt wird, ob derselbe mit der Zusammensetzung der Flöße, der Steuerung und den Mitteln zur Fortbewegung derselben, endlich mit den Bestimmungen der, unter dem 13. April d. J. abgeschlossenen Uebereinkunft, die Erlassung schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend, bekannt ist;

2) zum Zweck der Bewerbung um ein Schifferpatent nach dem Muster B (§. 1 Nr. 3)

darauf zu richten, ob der Bewerber

a) von dem gehörigen Zustande eines Flußsegelfahrzeugs, um solches mit Sicherheit für die Güter beladen zu können;
b) von den erforderlichen Inventarienstücken und deren Gebrauche;
c) von dem richtigen Gebrauche der Segel und des Steuerruders;
d) von den vorgedachten schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften

zureichende Kenntnisse hat. Ob der Bewerber diese durch eine Probefahrt zu erweisen habe, bleibt dem Ermessen des Prüfenden anheimgestellt; es dürfen aber jenem keine Kosten daraus entstehen.

Wer sich um ein Schifferpatent zur Führung eines Dampfschiffes bewirbt, hat überdies den Besitz zureichender Kenntniß von der Zusammensetzung und dem Gebrauche der Dampfmaschinen nachzuweisen.

§. 8. Wenn der Bewerber die Prüfung besteht, hat der Baubeamte stempel- und kostenfrei eine Bescheinigung darüber auszustellen:

daß der Geprüfte sich über seine Kenntniß und Fähigkeit zum Betriebe der Flußschifffahrt mit Segelschiffen (Dampfschiffen) ausgewiesen habe.

Auf den Grund dieser Bescheinigung nimmt die Kreisbehörde die, in dem Texte des Musters zum neuen Schifferpatente vorgeschriebene Versicherung protokollarisch auf, zieht das alte Patent ein, und fertigt das neue Patent stempel- und gebührenfrei, wenn sich der Schiffer aber noch nicht in dem Besitze eines Elbschifffahrts-Patents befindet, gebührenfrei auf einem Stempelbogen von 15 Sgr., genau nach dem vorgeschriebenen Muster B oder C. aus, je nachdem der Bewerber sich zur Führung eines Schiffes oder eines Floßes befähigen will.

§. 9. Innerhalb des Zeitraums bis zum 1. Juli k. Js. steht es den Schiffern, welche sich außerhalb des Wasserbaubezirks, in welchem ihr Domicil ist, befinden, und welche die Prüfung bestehen wollen, frei, dieselbe bei dem Wasserbaubeamten desjenigen Bezirks nachzusuchen, in welchem sie sich aufhalten, in welchem Falle sich jener der Prüfung zu unterziehen, event. die Bescheinigung (§. 8) auszustellen hat.

Nach der bezeichneten Frist hat nur der Wasserbaubeamte desjenigen Bezirks, welchem der Bewerber angehört, die Verpflichtung, die Prüfung vorzunehmen. Die Kreisbehörden werden aber, wenn ihnen von anderen Bezirksbaubeamten Bescheinigungen vorgelegt werden, die Schifferpatente auf den Grund derselben ausstellen.

§. 10. Innerhalb des im §. 9 bezeichneten Zeitraums soll es denjenigen Schiffern, welche sich bereits in dem Besitze von Elbschifffahrts-Patenten befinden, die vom 1. Januar 1845 ab außer Gültigkeit treten, gestattet sein, die Ausstellung der neuen Schiffs- und Schifferpatente bei dem Hauptzollamte zu Wittenberge nachzusuchen. Sie haben dieser Behörde zu dem Zwecke die Prüfungsbescheinigungen des Baubeamten (§§. 5. 8.) und die die Tragfähigkeit und das Alter des Fahrzeugs feststellenden Nachweise vorzulegen, und fertigt dieselbe die Patente demnächst in ihrem Namen vorschriftsmäßig aus. Sie führt über die von ihr ausgefertigten Patente ein Register, welches sie mit den Verpflichtungsprotokollen und den eingezogenen alten Patenten (§§. 5. 8.) am Schlusse des vorgedachten Zeitraums der Königlichen

Regierung zu Potsdam einreicht. Die Letztere benachrichtigt die betreffenden Königlichen Regierungen, aus deren Verwaltungsbezirken Schiffer Patente erhalten haben, davon unter Mittheilung von Extrakten aus dem Register der betreffenden Verpflichtungsverhandlungen und alten Patente und sind demnächst die Kreisregister hiernach zu berichtigen.

§. 11. Ergeben sich gegen die Ausstellung der Bescheinigungen (§§. 5. 8.) oder der nachgesuchten Patente Bedenken und der Bewerber, mit diesen bekannt gemacht, beharrt bei seinem Antrage, so ist er damit sogleich zu Protokoll zu vernehmen. Es ist in diesem zu bemerken, was dem Antrage entgegensteht, der Bewerber ist darüber zu vernehmen und die Verhandlung ist ohne Verzug an die betreffende Königliche Regierung zu befördern, welche in kürzester Frist im Wege des Rekurses zu entscheiden hat.

§. 12. Rücksichtlich der Einziehung und Erneuerung der auf Grund dieses Regulativs ausgefertigten Patente behält es bei den Bestimmungen der Additionalakte vom 13. April d. J. §§. 10. 11. 13 sein Bewenden.

§. 13. Wird auf den Grund der in den §§. 14—16 der Additionalakte vom 13. April d. J. enthaltenen Bestimmungen gegen einen Schiffer oder Flößer ein Strafverfahren eingeleitet, so hat die betreffende Strombezirks-Polizeibehörde darüber, daß das polizeiliche Untersuchungsverfahren schwebt, einen Vermerk auf dem Manifeste des Angeschuldigten zu machen, damit dieser den im §. 17 der Additionalakte bezeichneten Nachweis führen kann.

Berlin, den 6. Dezember 1844.

Der Finanzminister.

(Amtsbl. der Kgl. Reg. zu Merseburg de 1845 S. 85; desgl. zu Magdeburg de 1845 S. 39; desgl. zu Potsdam de 1844 S. 357. Vergl. Reichsanzeiger für Lauenburg v. 29./3. 45 S. 258.)

---

3. Polizei-Verordnung,

die Schiffs- und Schifferpatente betreffend.

a) für den Bereich der Regierungsbezirke Merseburg, Magdeburg und Potsdam.

§. 1. Jedes Flußschiff und jedes Floß, welches innerhalb der vorbezeichneten Regierungsbezirke den Elbstrom befährt, muß dem Befehle und der speziellen Leitung eines Führers untergeben sein. Dieser ist für die genaue Befolgung der in den §§. 9 bis 13 der Additionalakte zur Elbschifffahrtsakte vom 13. April 1844 (Ges.-S. de 1844, S. 458 ff.) enthaltenen Vorschriften verantwortlich.

§. 2. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehende Bestimmung werden nach Maßgabe der §§. 14 bis 17 der vorbezeichneten Additionalakte mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mk., event. mit entsprechender Haft geahndet werden.

Magdeburg, den 15. Mai 1882.

Der Chef der Elbstrom=Bauverwaltung, Oberpräsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Merseburg de 1882 S. 175, Magdeburg S. 173, Potsdam S. 232.)

b) für den Bezirk der Landdrostei Lüneburg und für den Kreis Herzogthum Lauenburg.

Die Königl. Landdrostei zu Lüneburg hat unterm 5. Juni 1882 (Lüneburger Anzeiger de 1882 Nr. 135) für ihren Bezirk, und die Königl. Regierung zu Schleswig unterm 3. Juni 1882 (Amtsblatt Schleswig S. 227 rücksichtlich des im Kreise Herzogthum Lauenburg belegenen Theiles der Elbe eine der vorstehenden im Wesentlichen entsprechende Verordnung erlassen.

---

4. Uebereinkunft zwischen Preußen, Oesterreich, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg=Schwerin, Anhalt=Cöthen, Anhalt=Dessau, Anhalt=Bernburg, Lübeck und Hamburg,

die Erlassung schifffahrts= und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend.

Art. 1. In Beziehung auf die Stromstrecke zwischen Melnik und Hamburg oder Harburg wird jeder Elbuferstaat für sein Gebiet umfassende schifffahrts= und strompolizeiliche Vorschriften gleichzeitig mit Verkündigung der Additional=Akte erlassen und dabei die in den Art. 2 bis 30 enthaltenen Grundsätze festhalten.

Für die Stromstrecken zwischen Hamburg oder Harburg und der Nordsee werden die betheiligten drei Staaten die erforderlichen schifffahrts= und strompolizeilichen Vorschriften, soweit dies nicht bereits geschehen ist, gleichfalls baldigst erlassen und diesen sowohl für die drei Staatsgebiete, als auch, soweit die abweichenden Verhältnisse es gestatten, mit den in den Art. 2 bis 30 enthaltenen Grundsätzen in Uebereinstimmung zu bringen suchen.

Construction und Ausrüstung der Fahrzeuge.

Art. 2. Auf die Construction, Ausrüstung und Erhaltung der Fahrzeuge und ihrer Zubehörungen, insbesondere der Maschinen und Kessel auf Dampfschiffen, haben die Eigner ebenso, wie die Führer der Fahrzeuge ganz vorzügliche Sorgfalt zu ver=

wenden, und namentlich in Bezug auf die Dampfschiffe die bestehenden besonderen Vorschriften wegen Anlage und Gebrauchs von Dampfapparaten genau zu beobachten.

Sie sind verpflichtet, sich den von Zeit zu Zeit vorzunehmenden amtlichen Untersuchungen ihrer Fahrzeuge nebst Zubehörungen zu unterwerfen, und die etwa hierbei gerügten Mängel sofort abzustellen.

In Fällen entstandener, mit Gefahr verknüpfter Beschädigung des Fahrzeuges während der Reise ist letztere sofort einzustellen und erst nach erfolgter vollständiger Ausbesserung des Schadens weiter fortzusetzen.

Beschaffenheit der Flöße.

Art. 3. Die ein Holzfloß bildenden Stämme, Balken und anderen Materialien müssen unter sich fest und dauerhaft verbunden, und die Flosse selbst an beiden Enden mit einem Steuerruder versehen sein. Die Breite eines Holzflosses darf in der Regel 20 Fuß Preußisch (6,3 m) nicht überschreiten. Doch kann von jedem Uferstaate für seine Elbstrecken eine größere Breite der Holzflosse zugelassen werden.*)

Belastung der Schiffe und Flöße.

Art. 4. Kein Schiff oder Floß darf stärker belastet werden, als es die bekannte Beschaffenheit der Fahrbahn und der herrschende Wasserstand erlauben.

Beifahrzeuge.

Art. 5. Bei jedem auf der Fahrt begriffenen, zur Fracht oder Personenfahrt dienenden Schiffe muß sich wenigstens ein gut und dauerhaft gebautes Boot befinden.

Fahrbahn.

Art. 6. Während der Fahrt darf kein Schiff oder Floß die Fahrbahn absichtlich verlassen.

Jede Verunreinigung der letzteren durch Auswerfung von Ballast, Steinen, Steinkohlenschlacken, oder anderen, der Schifffahrt hinderlichen oder gefährlichen Gegenständen ist verboten.

Aus diesem Grunde müssen die zur Beschwerung der Steuerruder dienenden Steine oder andere Körper dergestalt befestigt und verwahrt sein, daß das Herabfallen derselben in die Fahrbahn oder Leichterstellen verhütet wird.

Uferwerke, Brücken, Fähren.

Art. 7. Die Ufer nebst den an denselben befindlichen Werken und Anlagen, so wie die Brücken, Schiffsmühlen, Fähren

---

*) Siehe Bekanntmachung Nr. 18.

u. s. w. dürfen von den Schiffen und Holzflössen auf ihrer Fahrt nicht berührt und beschädigt, auch die Leinpfade von den Zugknechten oder dem Zugvieh weder verdorben, noch zum Nachtheil der anliegenden Grundstücke überschritten werden.

Dampfschiffe müssen sich von den Uferanlagen möglichst entfernt halten, damit letztere vom Wellenschlage nicht beschädigt werden.

Anlegen und Ankern.

Art. 8. Die Schiffs- und Floßführer dürfen in der Regel nur an den bestimmten Landungs- und Ladeplätzen, oder da, wo es außerdem für gewöhnlich nachgelassen ist, anlegen und vor Anker gehen.

Nur in Nothfällen ist es gestattet, auch an anderen Uferstellen anzulegen, wobei jedoch Buhnen, Packwerke, Uferbefestigungen (Vernähterungen), Dämme und unterbrüchige oder durch Verbotstafeln bezeichnete Uferstrecken zu meiden sind.

An das Ufer, auf welchem sich der Leinpfad befindet, darf ein Schiff oder Floß nur dann anlegen, wenn ihm die Ladung oder Löschung seiner Waaren oder das Aus- und Einladen der Hölzer daselbst erlaubt ist, oder wenn Unwetter oder Beschädigung dasselbe hierzu nöthigen.

Dergleichen außergewöhnliche Landungsplätze sind jedoch von den Schiffs- und Floßführern sofort nach entfernter Gefahr oder erfolgter Ein- oder Ausladung wieder zu verlassen, auch sind die Fahrzeuge und Flosse, so lange sie daselbst liegen, bei der Nacht oder dichtem Nebel durch Aussteckung einer erleuchteten Laterne zu signalisiren, und, um den Zug anderer Schiffe an der Leinpfadseite nicht zu hindern, die Masten niederzulegen.

Das Einschlagen von Pfählen auf dem Ufer, um die Schiffe und Flosse mittelst der Taue an solche zu befestigen, ist an solchen außergewöhnlichen Ankerplätzen unbedingt untersagt.

Das Anlegen und Ankern unmittelbar vor oder hinter den Pfeilern stehender Brücken ist unter allen Umständen verboten.

Art. 9. In der Fahrbahn darf ein Schiff oder Floß nur an solchen Stellen vor Anker gehen, an welchen jene so breit ist, daß andere, selbst die größten Fahrzeuge oder Flösse, neben jenen noch bequem vorbeifahren können. Solchenfalls und wenn ein Schiff auf einer vom Ufer entfernten Stelle vor Anker geht, treten wegen dessen Signalisirung die Bestimmungen des Art. 8 ein.

Ableichten.

Art. 10. Kein Schiff darf im Fahrwasser da um- oder überladen, wo es dem Schiffsverkehr hinderlich ist.

Ist die Ableichtung nöthig, um das Schiff über Untiefen im Fahrwasser zu schaffen so muß sie stets vor den letzteren und an solcher Stelle geschehen, wo weder das beladene Schiff, noch der Leichter den Schiffsverkehr hindern oder erschweren.

Wird ein Schiff im Fahrwasser dergestalt festgefahren, daß dasselbe nicht sofort oder nur durch Ableichtung wieder abgebracht werden kann, so ist der Führer strafbar.

Passiren schwieriger Stromstellen.

Art. 11. Sind gefährliche oder schwierige Stromstellen den Schiffs- oder Floßführern nicht genau bekannt, so müssen sie dieselben durch vorausgeschickte Häupter untersuchen lassen, insofern sie nicht vorziehen, sich da, wo Lootsen zu haben sind, derselben gegen Erlegung der taxmäßigen Gebühren zu bedienen.

Passiren der Brücken.

Art. 12. Stehende Brücken dürfen von Dampfschiffen nur mit halber Geschwindigkeit und zurückschlagenden Rädern passirt werden.

Beladene Segelschiffe können, bei starker Strömung durch die Brückenbögen, da, wo Lootsen zu haben sind, sich der letzteren bedienen, müssen aber außerdem die größte Vorsicht und Aufmerksamkeit beim Passiren der Brücken anwenden und namentlich in der Thalfahrt mittelst des Ankers sacken oder umlegen.

Unbeladene Fahrzeuge und Flosse können stromrecht durchgehen.

Segel- und Dampfschiffe haben dabei ihre Masten und Rauchfänge so weit niederzulegen, daß die Bogenwölbung von denselben nicht berührt werden kann, auch ist von Fahrzeugen und Holzflossen jedes Anstreifen an die Seitenwände der Pfeiler zu vermeiden.

Passiren der Fähren.

Art. 13. Jedes Schiff, welches im Begriff steht, eine im Gange befindliche Fähre zu passiren, muß in angemessener Entfernung beilegen, bis die Fähre aus dem Bereiche des Fahrwassers und des Wellenschlages gelangt ist.

Dagegen haben die Fährmeister oder Fährknechte während des Vorbeifahrens von Holzflossen den Gang der Fähre so lange, bis diese Flosse vorüber sind, einzustellen.

Fahren bei Nacht oder Nebel.

Art. 14. Während des Fahrens bei finsterer Nacht oder dichtem Nebel muß jedes Schiff oder Floß in der Thalfahrt drei, in der Bergfahrt zwei übereinander befindliche, hellerleuchtete Laternen am halben Mast oder, wenn es ohne Mast fährt, an einer nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle führen.

Außerdem hat jedes Dampfschiff von 5 zu 5 Minuten und, dafern es ein Fahrzeug in seinem Fahrstrich vor sich bemerkt, sofort nach dessen Wahrnehmung ein deutlich vernehmbares Zeichen durch die Glocke oder Dampfpfeife zu geben.

Begegnen der Schiffe und Flöße.

Art. 15. Von zwei, sich im freien Fahrwasser begegnenden Segelschiffen oder Flossen behält dasjenige, welches gezogen wird, die Leinpfadseite. Wird aber keins derselben gezogen, so muß das zu Berg gehende dem zu Thal fahrenden, soweit es Wind und Oertlichkeit gestatten, ausweichen und gleichzeitig diejenige Seite, auf welcher letzteres vorbeikommen kann, von einem an der Spitze aufgestellten Mann in angemessener Entfernung durch Zuruf und verständliche Zeichen andeuten lassen.

Auf diesen Zuruf ist von dem thalwärtsfahrenden Schiffe oder Flosse, zum Zeichen, daß er richtig verstanden worden, stets zu antworten.

Desgl. der Dampfschiffe.

Art. 16. Begegnen sich im freien Fahrwasser zwei Dampfschiffe, so muß jedes derselben beim Ausweichen, soweit es thunlich ist, das ihm zur Rechten liegende Ufer halten. Begegnen sie sich zur Nachtzeit oder bei dichtem Nebel, so hat jedes derselben durch 2 Zeichen mit der Glocke anzukündigen, daß es rechts ausweiche. Ist aber ein Dampfschiff durch die Oertlichkeit verhindert, auszuweichen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden Fahrzeuge durch 3 Zeichen mit der Glocke und gleichzeitig durch Zuruf, der beantwortet werden muß (Art. 15.), anzudeuten; in diesem Falle muß das letztere Fahrzeug nach der ihm als fahrbar bezeichneten Stelle ganz ausweichen.

Desgl. der Dampfschiffe und Segelschiffe.

Art. 17. Dampfschiffe müssen im freien Fahrwasser den Segelschiffen oder Flossen ausweichen und zwar nach derjenigen Seite hin, auf welcher sie an letzteren ohne Gefahr vorbeizukommen vermögen. Gestattet indessen die Oertlichkeit dem Dampfschiffe nicht, seinerseits auszuweichen, so hat dessen Führer solches dem entgegenkommenden Fahrzeuge oder Floß zur Tageszeit durch Aufziehung einer blauen Flagge bis zum halben Mast und gleichzeitig durch 3 Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, der nach Art. 15. beantwortet werden muß, zur Nachtzeit oder bei dichtem Nebel aber durch 3 Zeichen mit der Glocke und durch Zuruf, welcher nach Art. 15. beantwortet werden muß, unverzüglich zu erkennen zu geben. Solchenfalls muß das Segelschiff oder Floß nach der ihm als fahrbar bezeichneten Seite ganz ausweichen.

Stromengen.

Art. 18. Ist von zwei sich entgegenkommenden Fahrzeugen oder Flossen eine schmale, für das gegenseitige Ausweichen keinen hinlänglichen Raum darbietende Stromrinne zu passiren, und das Eine derselben schon in letztere eingelaufen, so muß das noch außerhalb der Stromrinne befindliche Fahrzeug oder Floß so lange beilegen, bis das andere dieselbe völlig durchfahren hat. Kommen beide sich entgegenfahrende Fahrzeuge gleichzeitig an den Ein- und Ausgängen der Stromrinne an, so muß das zu Berg fahrende so lange anhalten, bis das zu Thal fahrende die Rinne zurückgelegt hat. Vermöchte jedoch das stromabwärts kommende Fahrzeug oder Floß nicht mit aufgespannten Segeln oder nicht stromrecht hindurch zu fahren, so muß es anhalten und dem zu Berg fahrenden Schiffe oder Flosse das Passiren der Rinne zuerst einräumen.

Das gleichzeitige Einlaufen beider sich entgegenkommender Fahrzeuge in die vor ihnen liegende schmale Stromrinne ist untersagt. Im Falle einer Uebertretung dieses Verbots muß das zu Berg fahrende Fahrzeug oder Floß wieder zurück bis vor die Ausmündung der schmalen Stromrinne gehen und das thalwärts fahrende vorbeilassen.

Ueberholen.

Art. 19. Erreicht im freien Fahrwasser ein schneller fahrendes Dampf- oder Segelschiff oder Floß das voraus- und langsamer fahrende, so ist ersteres befugt, zu verlangen, daß es von letzterem vorbeigelassen werde. Dieses Verlangen und die Seite, an welcher es vorbeifahren will, hat das hinterdrein kommende Fahrzeug oder Floß dem vorausfahrenden durch die im Art. 15. angeordneten Signale zu erkennen zu geben, und das vorausfahrende Schiff oder Floß ist verpflichtet, diesem Signale ohne Verzug Folge zu leisten.

Erreicht ein Dampfschiff das Segelschiff oder Floß am Eingange in eine schmale Stromrinne, so müssen letztere das erstere jederzeit vorbeilassen.

Vorbeifahren von Dampfschiffen.

Art. 20. In allen Fällen wo ein Dampfschiff an keineren Fahrzeugen, oder auch an schwer beladenen größeren, mit geringer Bordhöhe fahrenden, Schiffen vorüber zu gehen genöthigt ist, muß dies in gehöriger Entfernung und nur mit halber Maschinenkraft geschehen, um jede aus dem Wellenschlage etwa entstehende Gefahr möglichst abzuhalten. Wäre jedoch ersteres den letzteren schon so nahe gekommen, daß der Wellenschlag für diese auch noch bei halber Maschinenkraft gefahrbringend werden

könnte, so muß das Dampfschiff die Räder so lange hemmen, bis alle Gefahr vorüber ist.

Hierbei müssen sich übrigens das Dampfschiff und die anderen Fahrzeuge in der vorgeschriebenen Art und Weise vorher gegenseitig signalisiren. Vergleiche Art. 15.

Merkmale und Warnungszeichen.

Art. 21. Die im Strome zur Bezeichnung des Fahrwassers, der Untiefen oder sonst gefährlicher Stellen gelegten oder ausgesteckten Merkmale und Warnungszeichen dürfen von den vorbeifahrenden Schiffern und Schiffsleuten weder beschädigt, noch verrückt, noch weggenommen werden. Ist dies ohne Verschuldung eines Schiffers geschehen, so muß derselbe bei der nächsten Polizeibehörde hiervon Anzeige machen.

Uebrigens hat sich jeder Schiffsführer bei der Fahrt nach dergleichen Merkmalen und Warnungszeichen gebührend zu richten. Namentlich hat derselbe die durch solche bezeichneten, hinderlichen und gefährlichen Stellen sorgfältig zu vermeiden.

Pulvertransporte.

Art. 22. Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müssen eine schwarze Flagge führen und dürfen nicht bei Nacht fahren. Anderen Fahrzeugen, insbesondere den Dampfschiffen, haben sie möglichst fern und vor dem Winde zu bleiben.

Sie dürfen niemals in der Nähe anderer Schiffe vor Anker gehen und müssen sich ankommenden Fahrzeugen bemerklich machen.

Größere Militair- oder andere ungewöhnliche Pulvertransporte unterliegen den besonderen Sicherheitsvorschriften, die nach dem Ermessen der dabei betheiligten Uferstaaten, entweder im allgemeinen oder für den einzelnen Fall als erforderlich angesehen werden dürften.

Befugniß und Obliegenheit des Schiffsführers.

Art. 23. Der Schiffsführer hat in allem, was das Fahrzeug selbst, dessen Leitung, Erhaltung, Ladung u. s. w. und die Aufrechthaltung der guten Ordnung auf demselben betrifft, den Oberbefehl über Mannschaft und Passagiere, welche verpflichtet sind, sich den von ihm in jenen Beziehungen ertheilten Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen. Dasselbe gilt von den Floßführern und den ihnen beigegebenen Leuten.

Widerspenstige, unruhige und Unordnung erregende Individuen können noch während der Fahrt aus dem Schiffe oder von dem Flosse entfernt und der nächsten Polizeibehörde zur Bestrafung übergeben werden.

Dagegen ist der Schiffsführer verpflichtet, nicht allein gegen die ihm untergebene Mannschaft ein anständiges, das ihm unbedingt nöthige Ansehen bei derselben sicherndes Benehmen zu beobachten, sondern auch die Achtung gegen seine Passagiere niemals aus den Augen zu setzen, und dieselben nicht mit Zumuthungen zu behelligen, zu deren Befolgung sie in gedachter ihrer Eigenschaft nicht verbunden sind.

Insbesondere dürfen Handleistungen von den Passagieren nur in Fällen dringender Gefahr gefordert werden.

Art. 24. Sobald ein Lootse die Führung des Fahrzeugs übernommen hat, geht alle Befugniß, Verpflichtung und Verantwortlichkeit in Bezug auf die Leitung des Schiffs vom Schiffsführer auf denselben über, und die Mannschaft ist zur unbedingten Befolgung seiner Befehle verbunden. Nach Zurücklegung der gefährlichen Stelle tritt der Schiffsführer in die, ihm als solchem zukommenden Befugnisse und Verbindlichkeiten ohne Weiteres wieder ein.

Art. 25. Der Schiffsführer ist verpflichtet, die größte Aufmerksamkeit auf die geladenen Fracht- und Passagier-Güter zu verwenden, und nicht allein das Abhandenkommen oder Verderben, sondern auch jede Beschädigung derselben möglichst zu verhüten.

Gleiche Fürsorge liegt jedem Einzelnen der Schiffsmannschaft ob.

Für den Ersatz des, durch Abhandenkommen, Verletzung oder Verderben der Ladung herbeigeführten Schadens, ist der Schiffsführer stets zunächst verhaftet, insoweit er nicht nachzuweisen vermag, daß der Schade durch inneren Fehler der Sache, mangelhafte Verpackung oder unabweisliche Ereignisse verursacht worden sei.

Art. 26. An der Waarenladung verübte Diebstähle sind vom Schiffsführer, unmittelbar nach ihrer Entdeckung, der nächsten elbschifffahrtspolizeilichen Behörde unter genauer Angabe aller Umstände zur weiteren polizeilichen Erörterung anzuzeigen

Art. 27. Der auf Frachtschiffen oder Flössen dienenden Mannschaft ist es untersagt, neben den eingeladenen Gegenständen gleichnamige, oder andere Waaren für eigene Rechnung auf dem Schiffe oder Flosse mit sich zu führen und Handel oder ähnliche Geschäfte mit solchen zu treiben.

Der Schiffs- oder Floßführer darf über das Fahrzeug oder Floß oder über die auf denselben geladenen Gegenstände in einer, mit dem Manifeste in Widerspruch stehenden Art und Weise nicht verfügen, insofern er sich nicht als Eigener des Schiffes oder Flosses, oder der Ladung, soweit er darüber disponiren will, oder endlich, als hierzu vom Schiffs-, Floß- oder

Waareneigenthümer ausdrücklich beauftragt genügend auszuweisen vermag.

Niemand darf sich mit den Schiffsleuten oder mit hierzu nicht gehörig legitimirten Schiffs- oder Floßführern in dergleichen Handelsgeschäfte auf irgend eine Weise mittel- oder unmittelbar einlassen.

Uebertretungen dieser Verbote sollen von den schifffahrts-polizeilichen Behörden zur Untersuchung gezogen und entweder sofort polizeilich bestraft (Art. 30.) oder, dafern sich bei der Untersuchung der Verdacht eines kriminellen Verbrechens herausstellen sollte, zur weiteren Untersuchung und Bestrafung an die zuständige Gerichtsbehörde abgegeben werden.

Art. 28. Bei sich ereignenden, das Fahrzeug oder Floß mit Gefahr bedrohenden Unglücksfällen dürfen Führer und Mannschaft, bei Vermeidung scharfer Ahndung, das Schiff oder Floß nicht sogleich verlassen. Vielmehr müssen sie vor allen Dingen auf Beseitigung der Gefahr, dafern hierzu noch die Möglichkeit vorhanden, wo aber nicht, und wenn die Gefahr dringend ist, vorerst auf Rettung der Passagiere, sodann auf Bergung der Waarenladung die angestrengteste Thätigkeit verwenden. Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Fahrzeuge aller Art und der Flosse sind zu schleunigster Hülfsleistung verpflichtet.

Der zuständigen Behörde ist demnächst von dem Vorfall sofort Anzeige zu machen, und deren weiteren Anordnungen Folge zu leisten, auch vom Schiffsführer dem Eigenthümer des Fahrzeuges und den Waarenabsendern baldmöglichst Nachricht zu geben.

Paßpolizei.

Art. 29. Führer, Passagiere und Mannschaften haben die, in den Staaten, auf welche die Fahrt sich erstreckt, geltenden paß-polizeilichen Vorschriften zu beobachten.

Der Schiffsführer ist in dieser Beziehung nicht allein für seine Schiffsleute verantwortlich, sondern auch berechtigt und verpflichtet, die Passagiere zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten aufzufordern.

Wenn jedoch ein Elbschiff, nach der Gesetzgebung des Staates, welchem es angehört, eine amtlich beglaubigte Musterrolle führt, in welcher Name, Alter und Wohnort der Schiffsleute und die Bedingungen ihres Dienstverhältnisses angegeben sind, so soll eine solche Musterrolle zur persönlichen Legitimation der darin aufgeführten Schiffsleute, so lange diese sich bei ihrem Schiffe befinden, in allen Elbuferstaaten als genügend angenommen werden.

Strafbestimmungen.

Art. 30. Die Uebertretung einer der obigen Vorschriften wird, außer dem vom Angeschuldigten etwa zu leistenden Schadenersatze, mit einer, nach der größeren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der Uebertretung abzumessenden Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thalern, oder, im Fall des Unvermögens mit verhältnißmäßigem Gefängniß bestraft. Daneben bleibt, insofern die strafbare Handlung ein kriminelles Verbrechen enthält, die Untersuchung und Bestrafung desselben den zuständigen Gerichtsbehörden vorbehalten.

Die erkannten Geldstrafen sind in der Währung des 14 Thalerfußes zu erlegen, mit Ausnahme Böhmens, in welchem letztere im Verhältnisse von 21 : 20 auf Oestreichische Conventionsmünze reducirt wird.

Wegen dieser Geldstrafen haften

1) der Schiffsführer für die verurtheilten Individuen von der Schiffsmannschaft, insofern gegen diese weder die erkannte Geldstrafe, noch die subsidiarische Gefängnißstrafe vollstreckt werden kann, wobei jedoch dem Schiffsführer der Regreß gegen die Schuldigen vorbehalten bleibt,
2) das Schiff für den Schiffsführer.

Art. 31. Die Ratificationen dieser Uebereinkunft sollen gleichzeitig in Verbindung mit denjenigen der Elbschifffahrts-Additionalakte ertheilt und ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde ist diese Uebereinkunft von sämmtlichen Commissarien unterschrieben und untersiegelt worden.

Geschehen zu Dresden, den 13. April, Eintausend Achthundert Vier und Vierzig. (Unterschriften.)

(Preuß. Ges.-Samml. de 1844 S. 518. Patent d. d. Hannover den 13./11. 1844, Lauenburger Reichs-Anzeiger de 1844 v. 30./11. und 1847 v. 16./6.)

---

5. Verordnung

wegen Einführung von Nachtsignalen für die Dampfschiffe, welche die Elbe innerhalb des preußischen Gebiets befahren.

(Preuß. Ges.-Samml. 1854 S. 374/5.)

§. 1. Vom 1. Juli 1854 an soll jedes Dampfschiff, vom Eintritte der Nacht an, sowie bei dichtem Nebel, folgende Laternen führen:

a) wenn es in Bewegung ist:
ein helles weißes Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorn am Schornstein,
ein grünes Licht an der Steuerbordseite (rechts),
ein rothes Licht an der Backbordseite (links);

b) wenn es vor Anker liegt:
ein gewöhnliches helles Licht oben am Maste (an einer Stange) oder oben vorne am Schornstein.

§. 2. Die Laternen müssen so eingerichtet sein, daß das Licht gleichmäßig, ungebrochen und klar scheint.

§. 3. Die Seitenlaternen mit farbigem Lichte sind vorn am Radkasten anzubringen, und nach der Seite des Schiffsdecks mit mindestens 3 Fuß hohen Schirmen zu versehen, damit das Licht der einen Seite von der andern nicht gesehen werden kann.

Die Anwendung der vorstehend angeordneten Zeichen ergiebt sich aus der in der Anlage B. beigefügten Erläuterung.

§. 4. Uebertretungen der obigen Vorschriften werden nach Maßgabe des Art. 30 der Uebereinkunft vom 13. April 1844, betreffend die Erlassung schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe — Gesetz-Sammlung für 1844, S. 518. 524. — bestraft.

§. 5. Im Uebrigen bleiben die in der Uebereinkunft vom 13. April 1844 enthaltenen Vorschriften und die später ergangenen Anordnungen, namentlich über die Zeichen mittelst der Glocke oder der Dampfpfeife, und über die Beleuchtung der Segelschiffe bei Nacht, oder dichtem Nebel, in Kraft.

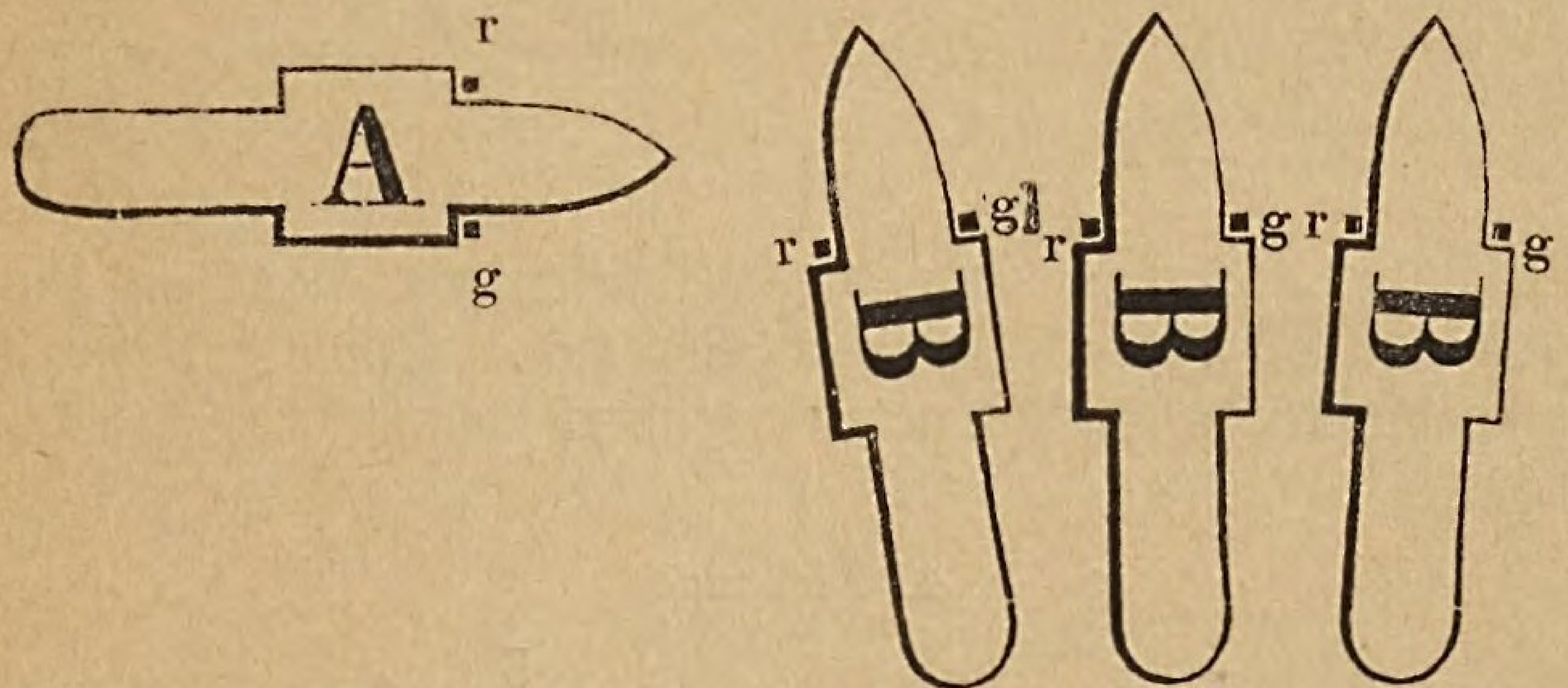
Merseburg, den 1. Juni 1854. (Magdeburg 2c. siehe unten.)

B.

Erklärungen

in Betreff der Anwendung der farbigen Lichter auf Dampfschiffen während der Nacht zur Verhütung des Ansegelns.

1. Stellung.

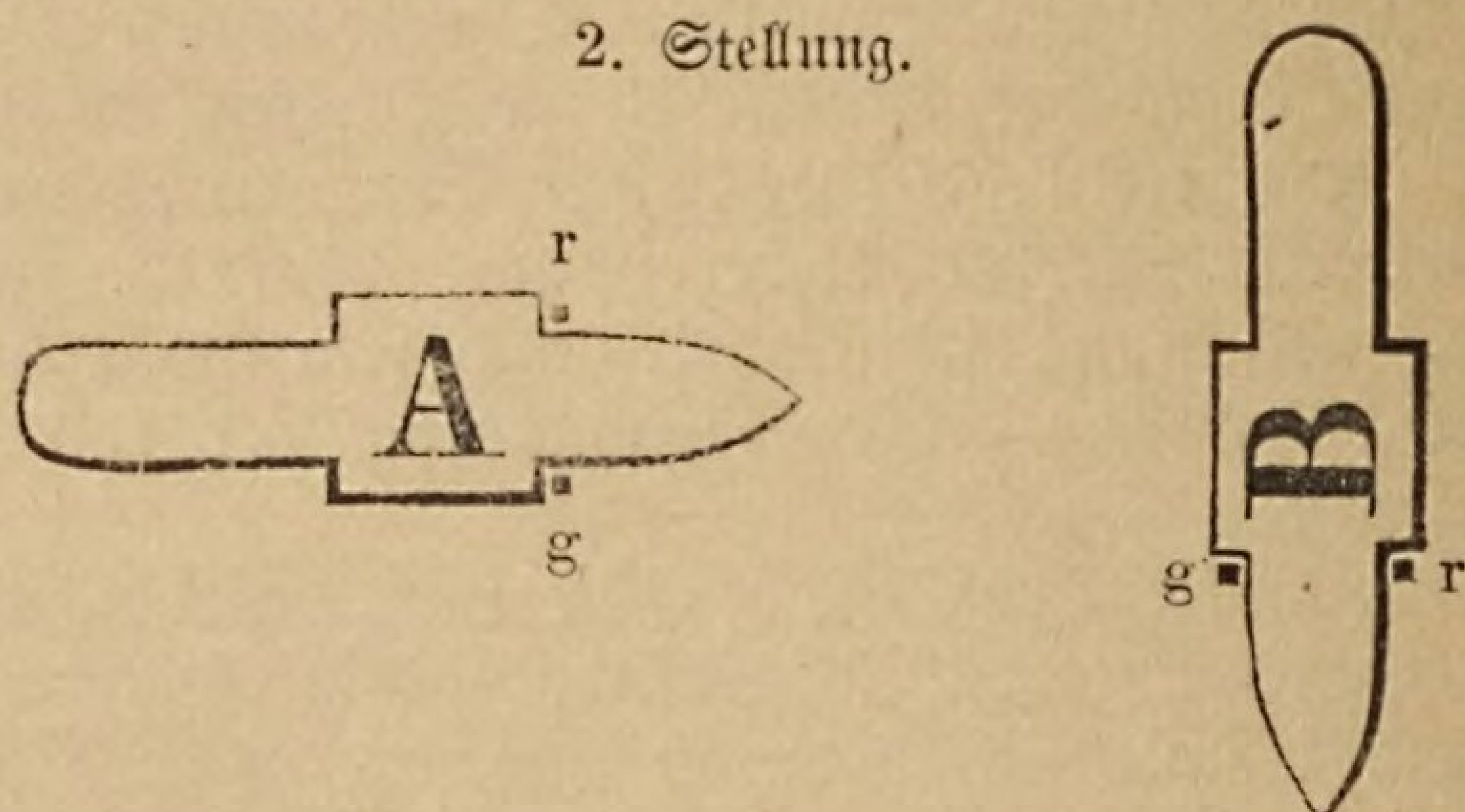


In dieser wird das Dampfschiff A nur das rothe Licht des Dampfschiffes B in dessen 3 hier angedeuteten Stellungen sehen können. — A wird daher sicher sein, daß B ihm die Backbordseite zuwendet und daß es in einer oder der andern Richtung vom Steuerbord nach Backbord (von rechts nach links) hin an ihm vorübersegelt. A wird demnach — wenn die Schiffe

sich so nahe sind, daß ein Ansegeln zu befürchten steht — mit Sicherheit sein Ruder Backbord legen und klar werden. Auf der andern Seite wird das Dampfschiff B in jeder seiner drei Stellungen das grüne, rothe und Mastlicht von A in Form eines Dreiecks sehen und daraus entnehmen, daß sich ihm ein Dampfschiff nähert, wonach es dann seine Anordnungen treffen kann.

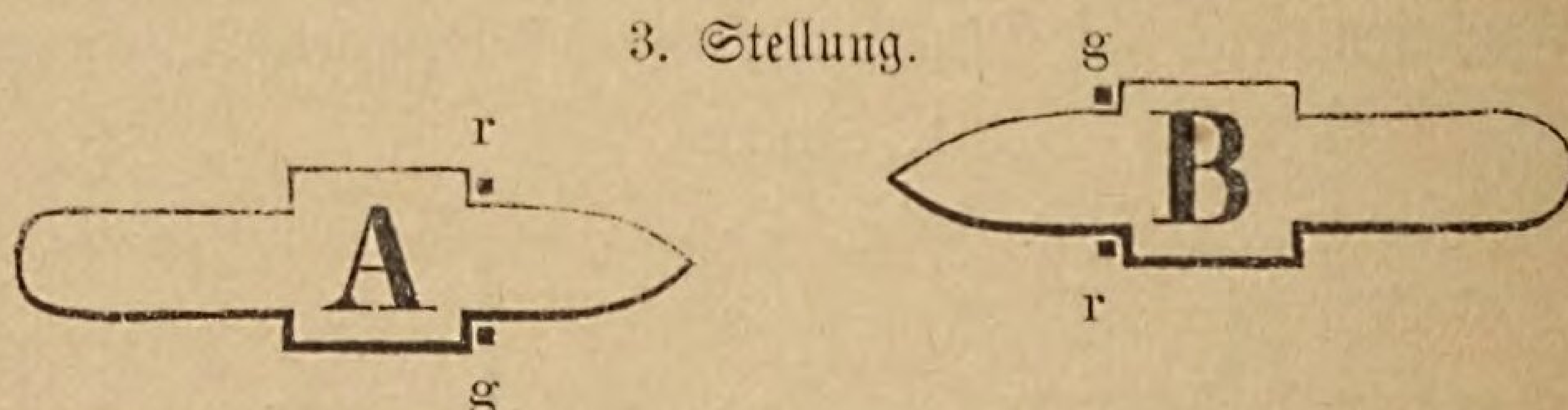
Es bedarf kaum der Erwähnung, daß das Mastlicht in jeder Stellung nach Vorne zu sehen ist.

2. Stellung.



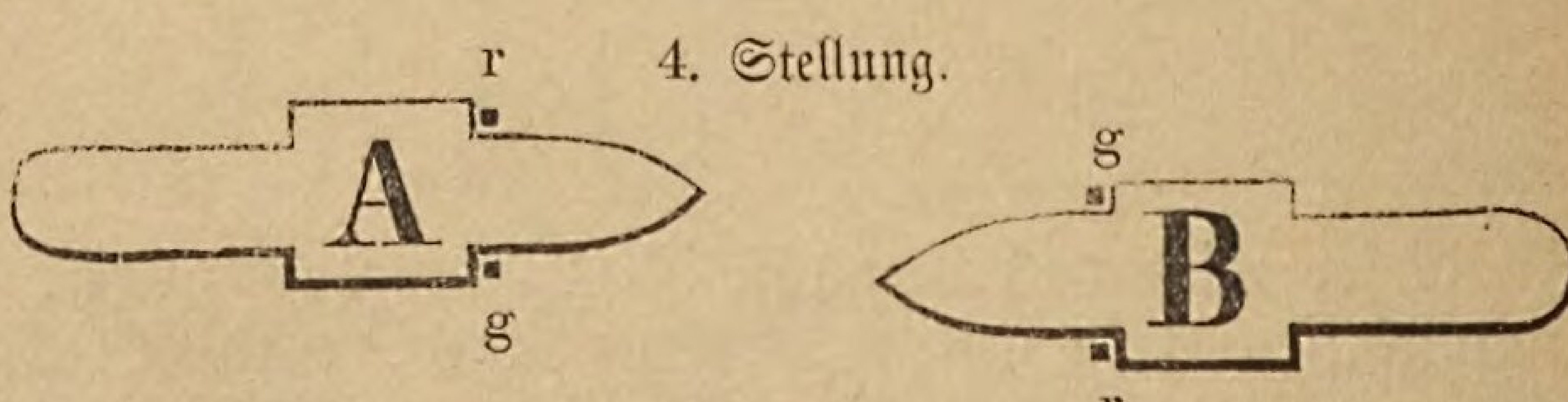
Hier wird A nur das grüne Licht von B sehen und daraus entnehmen, daß B in der Richtung von Backbord nach Steuerbord an ihm vorübergeht. Auf der andern Seite werden die drei Lichter von A, die sämmtlich für B sichtbar sind, diesem zeigen, daß es nach ihm hinsteuert.

3. Stellung.



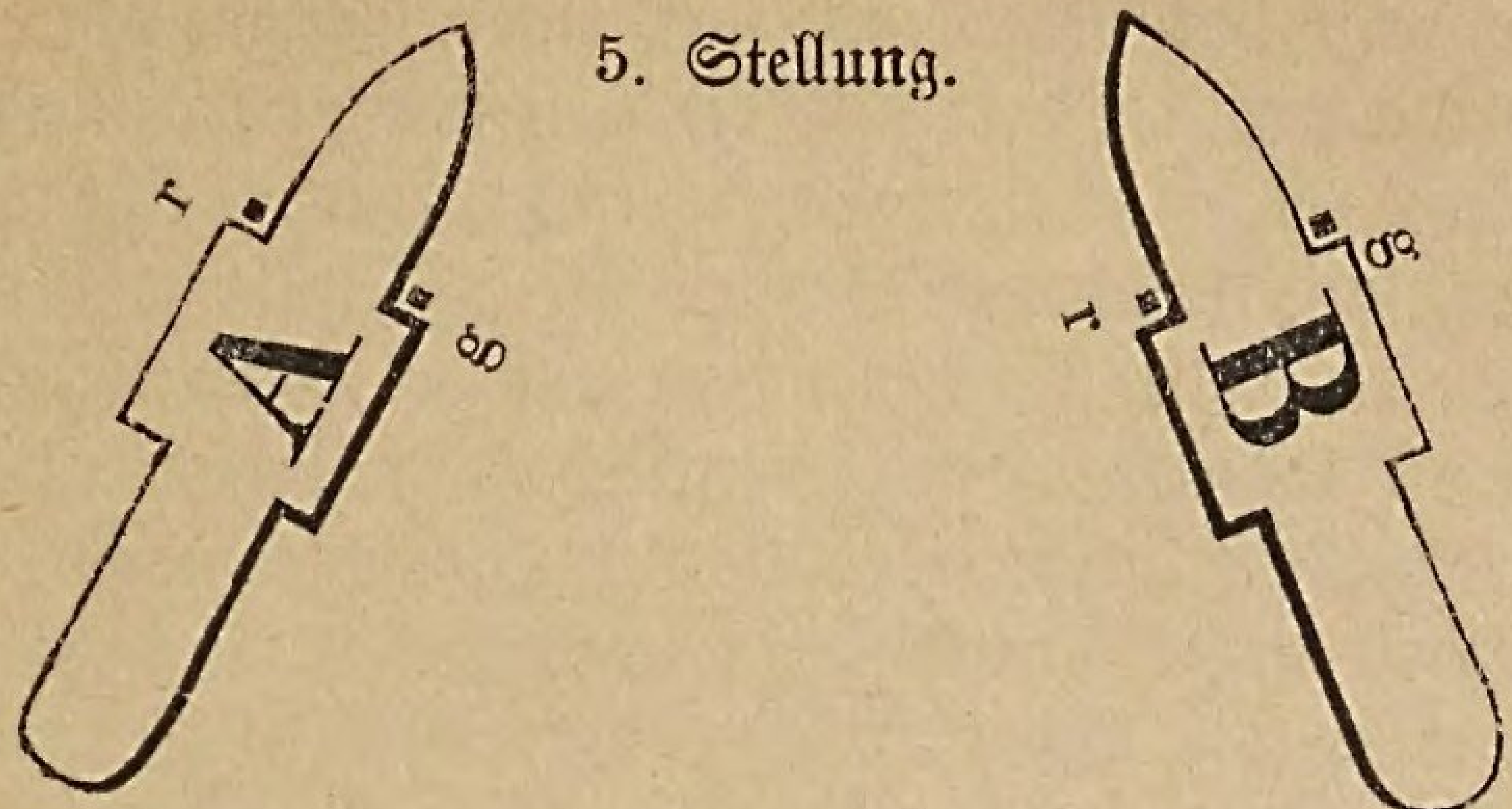
A und B werden nur die beiderseitigen rothen Lichter sehen, da die Schirme die grünen bedecken. Beide Schiffe werden daher Backbord an einander vorübergehen.

4. Stellung.



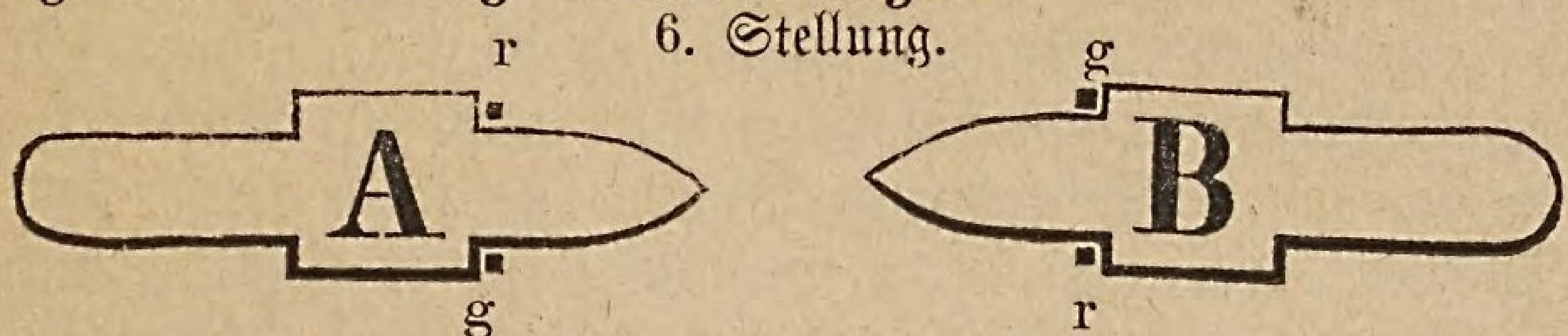
Hier werden A und B nur die beiderseitigen grünen Lichter sehen, indem die Schirme die rothen bedecken. Sie fahren daher Steuerbord an einander vorüber.

5. Stellung.



Diese Stellung erheischt ganz besondere Vorsicht. Daß das rothe Licht für A und das grüne für B sichtbar ist, wird beiden andeuten, daß sie sich in schiefer Richtung einander nähern. A muß daher sein Ruder nach der allgemeinen Regel der folgenden Stellung Backbord legen.

6. Stellung.



Hier werden die beiden farbigen Lichter, die beiden Fahrzeugen sichtbar sind, anzeigen, daß sie gerade auf einander lossegeln. In dieser Stellung wird die bereits allgemein angenommene Regel befolgt, daß beide das Ruder Backbord legen.

Es ist nothwendig, die farbigen Lichter innenbords mit einem Schirm von Holz oder Segeltuch zu versehen, um dem vorzubeugen, daß sie beide zugleich noch von einer andern Richtung, als der von Vorn her gesehen werden. Dies ist von Wichtigkeit, weil sonst jede Berechnung aufhört, was die angeführten Stellungen zur Genüge darthun. Sind die farbigen Lichter hingegen mit Schirmen versehen, so ist kein Irrthum in Bezug auf die Richtung des Laufes der Schiffe möglich.

(Amtsbl. Merseburg de 1854 S. 146. Ebenso Verordn. der Kgl. Reg. zu Magdeburg v. 20. Juni 1854, Amtsbl. Magdeburg de 1854 Beil. zu Nr. 25. Verordn. der Kgl. Reg. zu Potsdam v. 23. Mai 1854, Amtsbl. Potsdam de 1854 Beil. zu Nr. 22 Ferner: Königl. Patent d. d. Hannover, den 3. October 1854 u. Lauenburger Reichsanzeiger vom 17. Juni 1854.)

6. Ergänzung

der strompolizeilichen Vorschriften vom 13. April 1844 bezüglich der Dampfschiffe und Dampfschleppschiffe.

(Preuß. Ges.-Sammlung de 1863 S. 378.)

Polizei-Verordnung.

§. 1. Die Dampfschiffe und die Dampfschleppschiffe sind verpflichtet, sich von denjenigen Stellen, an welchen Strombauten ausgeführt werden, wenn diese Stellen bei Tage mit einer

rothen Fahne und bei Nachtzeit mit zwei übereinander stehenden Laternen, welche am linken Elbufer ein rothes, am rechten aber ein weißes Licht zeigen, kenntlich gemacht sind, nicht minder von den Ladestellen, an welchen Schiffe angelegt haben, möglichst entfernt zu halten und langsam in der Art an denselben vorüberzugehen, daß sie in der Auffahrt nur mit halber Kraft, in der Niederfahrt aber mit thunlichst geringer Benutzung der Dampfkraft fahren.

§. 2. Die auf Dampfschiffe bezüglichen Bestimmungen der Uebereinkunft vom 13. April 1844, die Erlassungschifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend (G.-S. für 1844, S. 518 ff.) beziehen sich auch auf Dampfschleppschiffe und die von ihnen bugsirten Schleppkähne.

§. 3. Beim Passiren stark gekrümmter oder enger oder seichter Fahrwasserstellen haben die Dampfschleppschiffe in der Bergfahrt zu gleicher Zeit nur ein oder höchstens zwei Schiffe durchzuschleppen, die übrigen aber unterhalb, beziehungsweise oberhalb der bezeichneten Gefahrstellen so lange zu Anker zu bringen, bis der ganze Schleppzug hinüber gebracht ist.

In der Thalfahrt dagegen sind auf der Strecke unterhalb Magdeburg die Schleppkähne entweder sämmtlich loszulassen, damit sie einzeln über die Gefahrstellen treiben, oder sie sind von dem Dampfschiffe einzeln und zwar neben demselben befestigt, über die Gefahrstellen zu bringen.

§. 4. Uebertretungen der vorstehenden Vorschriften (§. 1 bis §. 3) werden nach Maßgabe des Art. 30 der Uebereinkunft vom 13. April 1844 mit einer Geldbuße von einem bis zu 10 Thalern, oder im Falle des Unvermögens mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bestraft.

Magdeburg, den 6. Juli 1863.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1863 S. 159. Ebenso Verordn. der Kgl. Reg. zu Merseburg v. 22. Sept. 1863, Amtsbl. Merseburg de 1863 S. 223. Verordn. der Kgl. Reg. zu Potsdam v. 6. Juli 1863, Amtsbl. Potsdam de 1863 S. 199. Ferner Königl. Patent d. d. Herrenhausen, den 9. Juni 1863, Ges.-Samml. Hannover de 1863 S. 217, u. Offic. Wochenblatt für Lauenburg de 1863 S. 57.)

Hierzu ist folgende Verordnung für den Regierungs-Bezirk Merseburg ergangen:

Die zur Regelung der Dampfschifffahrt auf der Elbe von der Königl. Regierung zu Merseburg unterm 22. September 1863 (Amtsbl. 1863 S. 223) erlassene Polizei-Verordnung, welche im §. 3 lautet:

„Beim Passiren stark gekrümmter oder enger oder seichter Fahrwasserstellen haben die Dampfschleppschiffe in der Bergfahrt zu gleicher Zeit nur ein oder höchstens zwei Schiffe durchzuschleppen, die übrigen aber unter-

halb, bezw. oberhalb der bezeichneten Gefahrstellen so lange zu Anker zu bringen, bis der ganze Schleppzug hinüber gebracht ist."

wird hierdurch auf Grund des §. 74 des Organisationsgesetzes vom 26. Juli 1880 dahin ergänzt resp. erläutert, daß die Fahrwasserstellen, auf welche die vorstehenden Bestimmungen Anwendung finden, im Amtsblatte werden bekannt gemacht werden. Zur Zeit sind dergleichen Stellen auf der innerhalb des Regierungs-Bezirks Merseburg belegenen Elbstrecke nicht vorhanden.

Magdeburg, den 24. Juni 1882.

Der Chef der Elbstrombau-Verwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Merseburg de 1882 S. 261.)

7. Bekanntmachung,

betreffend den Gebrauch der Dampfpfeife bei den Dampfschiffen.

Es wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß durch Erlaß des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 21. December cr. der Gebrauch der Dampfpfeife bei den Dampfschiffen auf der Elbe allgemein und überall gestattet ist, jedoch unter dem Vorbehalte einschränkender Bestimmungen für den Fall, daß sich bestimmte Uebelstände dabei herausstellen sollten.

Magdeburg, den 29. December 1871.

Die Elbstrombau-Direction.

(Amtsbl. Magdeburg de 1872 S. 17.)

8. Polizei-Verordnung,

betreffend das Schleppen von nebeneinander gekuppelten Fahrzeugen.

§. 1. Das Fahren und Schleppen von zwei nebeneinander gekuppelten Fahrzeugen zu Berg, wie zu Thal, ist auf der Elbe innerhalb des Bereiches der Elbstrombau-Verwaltung ohne Beschränkung gestattet.

Dasselbe gilt auch für mehr als zwei nebeneinander gekuppelte Fahrzeuge auf der Elbstromstrecke unterhalb der Eisenbahnbrücke am Herrenkruge bei Magdeburg bei einem Wasserstande über $2^1/_2$ m am Magdeburger Pegel.

§. 2. Das Fahren und Schleppen von mehr als zwei nebeneinander gekuppelten Fahrzeugen ist auf der Elbe unterhalb der Eisenbahnbrücke am Herrenkruge bei einem Wasserstande, welcher $2^1/_2$ m am Magdeburger Pegel nicht übersteigt, und oberhalb der gedachten Brücke überhaupt nur gestattet, wenn die

nebeneinander gekuppelten Fahrzeuge zusammen eine Breite von nicht mehr als 20 m einnehmen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung findet nur insofern statt, daß jeder Ketten- und jeder freifahrende Schlepp-Dampfer von Lauenburg abwärts bei jedem Wasserstande zu beiden Seiten je ein leeres Fahrzeug schleppen darf.

§. 3. Bei Wasserständen von unter 1 m am Torgauer resp. Magdeburger Pegel, oder von 0,70 m am Pegel bei Wittenberge, darf das Schleppen von mehr als zwei nebeneinander gekuppelten Fahrzeugen zu Berg oder zu Thal überhaupt nicht mehr ausgeübt werden.

§. 4. Wenn einem zu Thal fahrenden Schleppzuge ein Ketten- oder ein frei zu Berg fahrender Schleppzug entgegenkommt und der Führer des letzteren nach der Beschaffenheit des Fahrwassers oder nach der Lage der Kette findet, daß beide Züge in der Fahrt bleiben können, so muß er den Führer des zu Thal fahrenden Schleppzuges durch ein Signal oder durch Anrufen anweisen, nach welcher Seite dieser Zug auszuweichen hat. Beide Züge haben zugleich die Fahrgeschwindigkeit soweit zu ermäßigen, daß jede Unzuträglichkeit beim Ausweichen vermieden wird.

Hält der Führer des zu Berg fahrenden Zuges es nicht für zulässig, daß beide Züge in der Fahrt bleiben, so muß er stopfen und so lange still liegen, bis der entgegenkommende Zug vorbei passirt ist.

§. 5. Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden, abgesehen von dem Ersatz des etwa verursachten und eventuell im Rechtswege zu liquidirenden Schadens, mit einer Geldstrafe von 10 bis 30 Mark oder entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 23. November 1882.

Der Chef der Elbstrombau-Verwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Merseburg de 1882 S. 397. Magdeburg S. 439. Potsdam S. 493.)

9. Bekanntmachung,

betreffend die Bezeichnung des Fahrwassers der Elbe durch Landbaaken.

Zur Erleichterung der Schifffahrt soll bis auf Weiteres und so weit der Wasserstand es nützlich erscheinen lassen wird, die Richtung der Fahrrinne auf dem Elbstrome Preußischen Antheils von der Sächsischen Grenze unterhalb Riesa abwärts bis zur Seeve-Mündung oberhalb Hamburgs durch die Strombau-Verwaltung bezeichnet werden. Die zu dieser Bezeichnung

vorzugsweise dienenden und nur an den Uebergangspunkten der Fahrrinne von dem einen auf das andere Ufer zur Verwendung kommenden Landbaaken sollen auf den Buhnenköpfen und dergl., den Wendepunkten der Fahrrinne möglichst nahe aufgestellt und für das rechte Ufer roth-weiß, für das linke schwarz-weiß gestrichen werden; nur wo es unumgänglich nöthig ist, soll diese Bezeichnung auch durch dazwischen angeordnete schwimmende Voberstangen oder stehende Maalstöcke in den gleichen Farben ergänzt werden.

Die in denselben Farben gestrichenen, am oberen Ende der Landbaaken befindlichen, über Eck gestellten quadratischen Tafeln sind überall da, wo sie für den Schiffer als Signal für die Zufahrt nach dem gegenüber liegenden Ufer dienen (Zugangsbaaken) in der Trennungslinie zwischen ihrer weißen und der farbigen Hälfte waagerecht, dagegen da, wo sie als Signal für die Abschwenkung von dem bis dahin festgehaltenen Ufer dienen (Abgangsbaaken) lothrecht zu stellen.

Unter Hinweis auf §. 322 des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871, in welchem die Beschädigung, Fälschung oder Beseitigung von Schifffahrtszeichen mit Zuchthausstrafe bedroht ist, ersuche ich sämmtliche auf und an dem Strome verkehrenden Schiffer, Fischer, Uferbewohner, Passanten 2c. die Königliche Strombau-Verwaltung bei der Unterhaltung dieser, lediglich im Interesse des öffentlichen Verkehrs errichteten Schifffahrtszeichen nach Möglichkeit unterstützen und die ihnen etwa bekannt werdenden Schädigungen derselben zu meiner Kenntniß bringen zu wollen.

Magdeburg, den 17. Februar 1878.

Der Chef der Elbstrombau-Verwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Magdeburg de 1878 S. 49.)

10. Polizei-Verordnung,

betreffend den Verkehr mit explosiven Stoffen.
(Auszug.)

a) für die Provinzen Sachsen und Brandenburg.

§. 1. Die explosiven Stoffe, auf welche sich die nachstehenden Bestimmungen beziehen, sind:

Schieß- und Sprengpulver;

Nitroglycerin (Sprengöl) und Nitroglycerin enthaltende Präparate, insbesondere Dynamit (ein nicht abtropfbares Gemisch von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen);

Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle; explosive Gemische, welche chlorsaure und pikrinsaure Salze enthalten;

Knallquecksilber, Knallsilber und die damit dargestellten Präparate.

Unter den explosiven Stoffen im Sinne dieser Verordnung sind außerdem einbegriffen:

Pulvermunition, Feuerwerkskörper und Zündungen, mit Ausnahme der in der Armee und Marine vorgeschriebenen, nicht sprengfähigen Zündungen.

Letztere, sowie Zündhütchen, Zündspiegel und Metallpatronen unterliegen den Vorschriften dieser Verordnung nicht.

I. Transport explosiver Stoffe.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 2. Von der Versendung sind ausgeschlossen:

Nitroglycerin als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin, sowie Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen, als nitrirter Cellulose, Pulversätzen 2c.;

explosive Gemische, welche chlorsaure und pikrinsaure Salze enthalten;

Knallquecksilber, Knallsilber und die damit dargestellten Präparate.

A. Versendung explosiver Stoffe auf Landwegen.

§. 3. Der Transport explosiver Stoffe auf Fuhrwerken, welche gleichzeitig zur Personenbeförderung dienen, ist verboten.

Eine Ausnahme findet nur statt, wenn in sehr dringenden Fällen die zur Beseitigung von Eisstopfungen nöthigen Sprengbüchsen und das zur Füllung der letzteren erforderliche Pulver unter Begleitung zuverlässiger Personen in kürzester Frist nach dem Bestimmungsort geschafft werden sollen.

§. 4. Explosive Stoffe sind in hölzerne Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken.

Pulver kann in metallene Behälter (ausgeschlossen solche von Eisen) verpackt werden.

Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten muß loses Kornpulver in leinene, Mehlpulver in lederne Säcke geschüttet werden.

Dynamit darf nur in Patronen, nicht auch in loser Masse versendet werden.

Dynamitpatronen und Schießbaumwollpatronen (Patronen, welche aus gepreßter, gemahlener Schießbaumwolle bereitet und

mit einem Ueberzug von Paraffin versehen sind), sind durch eine Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen. Dynamit- und Schießbaumwollpatronen, Schießbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter verpackt werden.

Schießbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose muß bis zu mindestens 20 Prozent Wassergehalt angefeuchtet in wasserdichte Behälter besonders fest verpackt sein, so daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann.

Die zur Verpackung explosiver Stoffe dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der Aufschrift: Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündungen, Dynamit, Schießbaumwolle versehen, Behälter, welche Dynamit enthalten, außerdem mit der Firma oder der Marke der Fabrik, aus welcher das Dynamit herrührt, bezeichnet sein.

Das Bruttogewicht der Schießbaumwolle enthaltenden Behälter darf 85 kg, das Bruttogewicht der Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper oder Zündungen enthaltenden Behälter 75 kg, das Bruttogewicht der Dynamitpatronen enthaltenden Behälter 35 kg nicht übersteigen.

§. 5. Bei dem Verpacken und dem Verladen darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten, Taback nicht geraucht werden.

Das Verladen, insbesondere von Dynamit hat unter sorgfältiger Vermeidung von Erschütterungen zu erfolgen. Die betreffenden Behälter dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden (u. s. w.).

§. 8. Wird loses Pulver in Mengen von nicht mehr als 15 kg Bruttogewicht, oder werden andere explosive Stoffe in Mengen von nicht mehr als 35 kg Bruttogewicht versendet, so finden auf dergleichen Transporte außer der Vorschrift des §. 3 nur die von der Verpackung und von der Bezeichnung der Behälter handelnden Vorschriften dieses Abschnittes Anwendung.

§. 10. Wer explosive Stoffe in Mengen von mehr als 35 kg Bruttogewicht versendet, muß der Ortspolizeibehörde des Absendeortes davon unter Angabe des Transportweges Anzeige machen und den Frachtschein derselben zur Visirung vorlegen.

§. 14. Fuhrwerke mit explosiven Stoffen müssen von Eisenbahnzügen oder geheizten Lokomotiven mindestens 300 Meter entfernt bleiben. Sind Wegstrecken zu passiren, auf welchen wegen der gleichlaufenden Richtung der Eisenbahn und des Weges oder wegen der Frequenz der Bahn obiger Vorschrift nicht genügt werden kann, so ist der Eisenbahnbetriebsbehörde, welcher die unmittelbare Betriebsleitung der betreffenden Strecke obliegt, von dem beabsichtigten Transporte rechtzeitig Anzeige zu

machen, und hat diese dann die zur Beseitigung von Gefahr geeigneten Anordnungen zu treffen.

§. 16. Das Abladen hat den Vorschriften des §. 5 entsprechend zu erfolgen.

B. Versendung explosiver Stoffe auf Schiffen und Fähren.

§. 17. Auf Dampfschiffen, welche Personen befördern, dürfen explosive Stoffe nicht transportirt, an Schießpulver oder Feuerwerkskörpern jedoch darf soviel mitgeführt werden, als zur Abgabe von Signalen nothwendig ist.

Die im §. 3 enthaltene Ausnahmebestimmung findet auch hier Anwendung.

§. 18. Die §§. 4, 5 (Absatz 1 und 2), 10 und 16 finden auch hier Anwendung.

Das Ein- und Ausladen darf nur an einer von der Polizeibehörde dazu angewiesenen Stelle, welche möglichst weit von bewohnten Gebäuden entfernt sein muß, erfolgen. Die Ladestelle darf dem Publikum nicht zugänglich sein, und ist, wenn ausnahmsweise das Ein- oder Ausladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten.

Die mit explosiven Stoffen gefüllten Behälter dürfen nicht eher auf die Ladestelle gebracht oder daselbst zugelassen werden, bis die Verladung beginnen soll.

§. 19. Die explosiven Stoffe müssen auf dem Schiffe in einem abgeschlossenen Raume, welcher bei Dampfschiffen möglichst weit von dem Kesselraum entfernt sein muß, unter Deck fest verstaut verladen werden. Bei Verladung in offenen Booten müssen letztere mit einem Plantuche überspannt werden.

Weder in diesen, noch in den unmittelbar daranstoßenden Räumen dürfen Zündhütchen und Zündschnüre verpackt sein. Leicht entzündliche Stoffe sind, mit Ausnahme der zum Betriebe der Dampfkessel oder der Küchen dienenden Brennmaterialien von der gleichzeitigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen. Brennmaterialien dürfen nur in feuersicheren und leicht unter Wasser zu setzenden besonderen Räumen aufbewahrt werden. Das Schiff muß auf Binnengewässern mit einer von weitem erkennbaren, stets ausgespannt gehaltenen schwarzen Flagge mit einem weißen P versehen werden.

Die Vorschrift des §. 8 findet auf den Transport zu Schiffe sinngemäße Anwendung.

§. 20. Im Uebrigen ist beim Transport explosiver Stoffe auf Schiffen Folgendes zu beobachten:

a) Sind zusammenhängend gebaute Ortschaften zu berühren, so ist wie bei dem Landtransporte zu verfahren. Die Durchfahrt ist von der Behörde nur zu gestatten, nachdem

die Passage frei gemacht und die Anordnung getroffen ist, daß Brücken ꝛc. ohne Aufenthalt passirt werden können. In größeren Städten und bei beengten Wasserstraßen ist die Behörde befugt, die Durchfahrt ganz zu untersagen.

b) Sind Schiffbrücken oder Schleusen zu passiren, so ist dem Brücken- oder Schleusenwärter von der bevorstehenden Ankunft des Fahrzeugs und seiner ungefähren Größe zeitig Anzeige zu machen.

c) In Betreff des Passirens von Eisenbahnbrücken ist, wie im §. 14 vorgeschrieben, zu verfahren.

d) Das Anlegen darf nur an Orten geschehen, welche dem Publikum nicht zugänglich sind.

Die Ortspolizeibehörde ist stets vorher in Kenntniß zu setzen und hat Vorschriften über Ort, Zeit und Vorsichtsmaßregeln im Einzelnen zu geben.

§. 21. Fähren, welche Fuhrwerke mit explosiven Stoffen übersetzen, dürfen nicht gleichzeitig andere Fuhrwerke oder Personen befördern.

IV. Strafbestimmungen.

§. 32. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Vorschriften werden nach §. 367 Nr. 5 des Strafgesetzbuchs für das deutsche Reich bestraft.

V. Schlußbestimmungen.

§. 33. Die Vorschriften über militärische, von Militärpersonen begleitete Transporte explosiver Stoffe, sowie die Vorschriften über die Behandlung der mit explosiven Stoffen beladenen Schiffe in den Häfen bleiben unberührt. In gleicher Weise bleiben auf den Gegenstand bezügliche internationale Abreden in Kraft.

Berlin, den 29. August 1879

Der Minister des Innern. Der Minister für Handel u. Gewerbe.

(Amtsbl. Merseburg S. 342, Magdeburg S. 357, Potsdam S. 39.)

b) für Hannover und Lauenburg.

Die Verordnung der Königl. Landdrostei Lüneburg,

(Hannover Amtsbl. de 1869 S. 286.)

und die Verordn. der Kgl. Reg. zu Schleswig v. 17. Sept. 1879,

(Amtsbl. Schleswig de 1879 S. 278.)

haben denselben Wortlaut.

---

11. Polizei-Verordnung,

betreffend den Transport, die Lagerung ꝛc. von Petroleum und ähnlichen flüssigen Mineralölen.

a) für den Reg.-Bezirk Magdeburg. (Auszug.)

I. ꝛc.

II. Der Transport, die Lagerung, Aufbewahrung und Verarbeitung von Petroleum (Erdöl) und die Lagerung und Aufbe-

wahrung von Ligroin, Petroleumäther, Photogen und ähnlichen flüssigen Mineralölen darf vom 1. Juni 1882 an nur unter Beobachtung nachstehender Vorschriften stattfinden:

A. Der Transport des Petroleums rc. zu Wasser.

§. 1. Die Polizeibehörde des Einlade-Ortes hat zu bestimmen, ob Petroleum rc. in abgesonderten Fahrzeugen geführt werden muß, oder ob es mit anderen Gütern verladen werden darf. Im letzteren Falle hat die Ortsbehörde die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln, denen sich der Schiffer zu unterwerfen hat, anzuordnen.

§. 2. Der Führer eines Fahrzeuges, welches Petroleum rc. an Bord hat, darf mit seinem Fahrzeuge nur in einer Entfernung von mindestens 200 Schritt von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Gebäuden anlegen. Erreicht das Fahrzeug den Bestimmungsort, so hat der Führer der Polizeibehörde anzuzeigen, daß das Fahrzeug Petroleum rc. geladen hat, und ist die Menge desselben genau anzugeben. Das Fahrzeug ist sodann auf den von der Polizeibehörde bestimmten Liegeplatz zu führen und darf diesen Platz ohne Erlaubniß der Polizeibehörde nicht verlassen.

§. 3. Die Löschung der Petroleum- rc. Ladung muß innerhalb der von der Polizeibehörde bestimmten Frist bewirkt werden.

§. 4. Schiffer, welche Petroleum rc. in ihre Fahrzeuge einladen oder überladen, dürfen dies nur an der von der Polizeibehörde bestimmten Stelle bewirken, und müssen den Hafen oder Ladeplatz binnen der ihnen von dieser Behörde vorzuschreibenden Frist verlassen.

§. 5. Auf Schiffen, welche Petroleum rc. an Bord haben oder einladen, sowie bei der Löschung, Lagerung und Einladung von Petroleum rc. darf kein Feuer oder Licht angemacht, auch kein Tabak geraucht werden.

§. 6. Die Ausladung und Lagerung von Petroleum rc. darf nur auf dem von der Polizeibehörde dazu bestimmten Platze stattfinden.

§. 19. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften werden, soweit nicht die Bestimmungen des Strafgesetzbuchs Anwendung finden, mit einer Geldbuße bis zu 60 Mark oder mit entsprechender Haft bestraft.

Magdeburg, den 9. Mai 1882.

Der Regierungs-Präsident.

(Amtsbl. Magdeburg de 1882 S. 154.)

b) für den Reg.-Bezirk Potsdam.

Die Verordnung der Königlichen Regierung zu Potsdam vom 22. Januar 1863 (Amtsblatt de 1863 Stück 5) stimmt mit der vorstehenden überein.

c) Bekanntmachung für den Pol.-Bez. Magdeburg.

1. Das Einladen, Ausladen und Ueberladen von Petroleum ꝛc. in Schiffe und aus Schiffen innerhalb des Polizei-Bezirks von Magdeburg, darf nur an den Ladeplätzen des neuen bezw. alten städtischen Packhofes und, sofern sich hier nicht genügender Raum zum Anlegen der betreffenden Fahrzeuge bietet, um unmittelbar nach dem Anlegen mit der Ausladung beginnen zu können, auch in der Stromelbe an der Beyer'schen Strecke auf dem nördlichen Theile des kleinen Werders, und an der Braune'schen Strecke auf dem großen Werder geschehen.

Petroleum als Stückgut in geringer Menge darf behufs der Versendung auch in der Zollelbe unterhalb der Zollbrücke eingeladen werden.

2. Die Lagerung von Petroleum ꝛc. während des Aus- oder Einladens darf nur auf den unter 1 bezeichneten Stellen geschehen, jedoch ist das solchergestalt gelagerte Petroleum ꝛc. noch am Tage der Lagerung spätestens bis zum Packhofsschluß abzuholen resp. in das zur Aufnahme bestimmte Fahrzeug zu schaffen.

3. Schiffer, welche Petroleum ꝛc. an Bord haben und hier aus- oder überladen wollen, dürfen sich mit ihren Fahrzeugen der Stadt Magdeburg auf geringere Entfernung als 200 Schritt erst dann nähern, wenn sie sich die Gewißheit verschafft haben, daß sie ohne Aufenthalt an den zu 1 bezeichneten Ladeplätzen anlegen können.

4. Die Frist, binnen welcher Schiffer, welche Petroleum ꝛc. in ihre Fahrzeuge einladen oder überladen, den betreffenden Anlegeplatz verlassen müssen, wird in jedem einzelnen Falle besonders bestimmt werden.

Magdeburg, den 25. November 1882.

Der Königliche Polizei-Präsident.

(Magdeburger Amtl. Anzeiger Nr. 280 de 1882.)

12. Concession zum Betriebe der Dampfschleppschifffahrt an Kette oder Tau auf der preußischen Elbe.

a) von der Sächsisch-Preußischen Grenze abwärts bis zur Mündung der Sülze bei Buckau.

Der unter der Firma „Ketten-Schleppschifffahrt der Ober-Elbe" bestehenden Actien-Gesellschaft zu Dresden wird unter den

nachstehenden Bedingungen die Erlaubniß ertheilt, auf dem unter preußischer Landeshoheit stehenden Theile des Elbstromes von der sächsisch-preußischen Landesgrenze an bis zur Mündung der Sülze bei Buckau die Schleppschifffahrt an Kette oder Drahttau mittelst Dampfkraft zu betreiben und zu diesem Zwecke in das Bett des Stromes eine Kette oder ein Drahttau zu legen.

1. Die Dauer der Erlaubniß wird auf drei und dreißig Jahre vom Tage der Ausfertigung dieser Concession an festgesetzt.

2. (Beginn des Betriebes).

3. Die Unternehmerin hat alle für die Schifffahrt, insbesondere für die Dampfschifffahrt auf der Elbe bestehenden und noch zu erlassenden gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften zu befolgen.

4. Die Beförderung von Waaren und Fahrzeugen darf Niemandem versagt werden, auch dürfen in die Transport-Verträge oder Bedingungen Bestimmungen nicht aufgenommen werden, durch welche die Gesellschaft von der durch das Gesetz begründeten Verpflichtung, für Schäden an den beförderten Gütern oder Fahrzeugen aufzukommen, ganz oder theilweise befreit werden würde.

5. Der Tarif für den Transport der Waaren und das Schleppen der Fahrzeuge ist der Königlichen Regierung in Magdeburg* vorzulegen und darf ohne deren Zustimmung nicht erhöht werden. Er ist nach Vorschrift der Königlichen Regierung* öffentlich bekannt zu machen.

6. Wenn die Unternehmerin zu Gunsten einzelner Waarensendungen oder Versender, Schiffseigenthümer oder Schiffsführer Ermäßigungen der im Tarife festgestellten Beträge eintreten läßt, so kann die Königliche Regierung* die solchergestalt in einzelnen Fällen ermäßigten Sätze als allgemein anwendbar vorschreiben.

7. Der Tarif wird nach Ablauf zweier Jahre vom Tage der Betriebseröffnung ab und demnächst von fünf zu fünf Jahren revidirt. Zu diesem Zwecke sind der Königlichen Regierung oder dem Commissarius derselben auf Verlangen alle auf das Unternehmen bezügliche Bücher, Rechnungen und sonstigen Schriftstücke vorzulegen, sowie jede gewünschte Auskunft zu ertheilen. Hat der jährliche Reinertrag des Unternehmens einschließlich des statutenmäßigen Beitrages zur Ansammlung eines Reserve-Fonds, jedoch ausschließlich der statutmäßig der Verwaltung zu gewährenden, den Verwaltungskosten beizurechnenden Tantieme, im Durchschnitt der Revisions-Periode zehn Procent des in dem Unternehmen angelegten Capitals überstiegen, so ist der Tarif nach Anordnung der Königlichen Regierung in dem Maße herabzusetzen, daß der jährliche Reinertrag zehn Procent jenes Capitals nicht überschreitet.

---

* Jetzt Oberpräsident zu Magdeburg.

8. Die Unternehmerin hat der Königlichen Regierung den Plan für die Ausübung des Schleppdienstes einzureichen und nach Maßgabe desselben den Betrieb, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, ununterbrochen fortzusetzen.

9. Der Regierung bleibt vorbehalten:

a) über die Zusammensetzung und das höchste Maaß der Schnelligkeit und der Belastung der Schleppzüge Anordnungen zu erlassen;

b) die Bestimmung zu treffen, daß die Beförderung der Waaren und Fahrzeuge nach der Zeit der Anmeldung zu erfolgen hat, die eigenen Fahrzeuge der Unternehmerin jedoch denen anderer Personen nachstehen sollen.

10. Die Legung resp. Verlegung der Kette resp. des Taues erfolgt nach Anweisung der Königlichen Strombaubehörde, welche insbesondere auch für die einzelnen Elbbrücken das Joch zu bestimmen hat, unter welchem die Kette resp. das Tau durchzuführen ist. Die Kette resp. das Tau ist in der vorgeschriebenen Lage dauernd zu erhalten.

11. Die Unternehmerin ist verpflichtet, die Kette resp. das Tau zum Zwecke der vom Staate oder von Communen im Strome oder auf dessen Bette vorzunehmenden Arbeiten, so lange es von den Königlichen Strombaubehörden verlangt wird, auf ihre Kosten zu heben.

Bei Aufräumung des Fahrwassers und ähnlichen Arbeiten muß sie den Königlichen Strombaubehörden vor allen Uebrigen mit ihren Schleppern und Fahrzeugen gegen Gewährung der tarifmäßigen Sätze zur Verfügung stehen.

12. Sie ist ferner verpflichtet, aus eigenen Mitteln für eine Vertonnung resp. Verboberung der Fahrt des Ketten- resp. Tauschiffes in der ganzen Ausdehnung des Betriebes in dem Umfange zu sorgen und diese Betonnung resp. Verboberung während des Betriebes dauernd so zu unterhalten, wie die Königliche Strombaubehörde solches im Interesse der übrigen Schifffahrt anzuordnen für nöthig finden wird.

13. Die Gesellschaft ist verbunden, auf ihre alleinigen Kosten solche Einrichtungen zu treffen und dauernd zu unterhalten, daß die Fähren, welche auf der von ihr befahrenen Elbstrecke zur Zeit sich befunden, in ihrem Betriebe ohne Nachtheil erhalten werden. Die Beurtheilung, ob die getroffenen Einrichtungen dem Zwecke entsprechen, steht in allen Fällen der Königlichen Elbstrombaubehörde zu, und hat die Gesellschaft deren Entscheidung hierüber sich zu fügen. Die Vorschriften über den Fährbetrieb an den verschiedenen Fährstellen, sowie über das von den Ketten- resp. Tauschiffen an denselben zu beobachtende Verhalten werden durch ein besonderes Regulativ getroffen werden,

dessen der Abänderung und Vervollständigung nach Maßgabe der weiteren Erfahrungen unterliegenden Bestimmungen die Gesellschaft sich zu unterwerfen hat.

Gegen alle Ansprüche, welche die Fährberechtigten wegen Störung ihres Betriebes durch den Betrieb der Ketten- resp. Tauschleppschifffahrt gegen den Staat etwa herleiten möchten, muß die Gesellschaft den letzteren vertreten, und dafür eine besondere, von der Königlichen Regierung zu bestimmende Caution auf Verlangen bestellen.

14. Die Punkte, wo eine Unterbrechung der Kette stattfinden und wo Stationen für den Schleppdienst eingerichtet werden sollen, werden von der Königlichen Regierung bestimmt.

15. Nach dem Erlöschen oder der Zurücknahme dieser Erlaubniß hat die Unternehmerin die Kette resp. das Tau binnen einer von der Königlichen Regierung festzusetzenden Frist aus der Elbe fortzuschaffen.

16. Die Unternehmerin ist für die Zuwiderhandlungen der von ihr angestellten oder in Dienst genommenen Personen gegen die Bestimmungen unter Nr. 3 bis 13 wie für ihre eigenen verhaftet.

17. Auch innerhalb der unter Nr. 1 gedachten Frist kann diese Erlaubniß von Seiten des Staats zurückgenommen werden:

a) bei Nichterfüllung einer der Bedingungen unter 2 bis 13 und unter Nr 18 ohne Entschädigung,

b) bei Erfüllung dieser Bedingungen nur nach Ablauf einer sechsmonatlichen Frist von dem Zeitpunkt der erfolgten Ankündigung an und gegen Gewährung einer nach dem §. 42 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetz-Sammlung für 1838 Seite 505 ff.) unter Nr. 4 bezeichneten Grundsätzen zu berechnenden Entschädigung, welche jedoch in keinem Falle geringer sein soll, als das in dem Unternehmen erweislich angelegte Capital.

18. (Cautionsstellung.)

19. Ohne Zustimmung der Staats-Regierung kann das Unternehmen an eine andere juristische oder physische Person nicht abgetreten werden.

20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, ehe der Betrieb begonnen wird, in Preußen ein Domicil zu wählen, an welchem ihr alle Verfügungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden mit rechtlicher Wirkung behändigt werden können, und an welchem sie auf Klagen aus dem Transportgeschäft innerhalb des Bereiches der Concession sich einzulassen hat, sofern dafür nicht be-

sondere Gerichte nach Maßgabe der zwischen den Elbuferstaaten geschlossenen Verträge zuständig sind.

Berlin, den 11. December 1870.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(Amtsbl. Merseburg de 1871 S. 5. Magdeburg de 1871 S. 3.)

b) für die Elbstrecken von Buckau bis Hamburg.

Die der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiff-fahrts-Compagnie unterm 18. October 1865 für die Kettenschifffahrt in der Strecke von Buckau bis zur Neustadt (Magdeburger Amtsblatt de 1869 S. 152), unterm 4. August 1867 für die Strecke Neustadt-Niegripp (Magd. Amtsbl. de 1869 S. 153), unterm 30. Juni 1869 für die Strecke Niegripp-Ferchland (Magd Amtsbl. de 1869 S. 196) und unterm 12. Juli 1871 für die Strecke Ferchland-Hamburg (Amtsbl. Magdeburg S. 195, Potsdam Stück 32 und Officielles Wochenblatt für Lauenburg de 1871 S. 288), ertheilten Concessionen stimmen im Wesentlichen mit der vorstehend wörtlich mitgetheilten Concession überein.

Bekanntmachung,

betreffend die vorgedachten Concessionen.

Auf Grund ministerieller Ermächtigung habe ich genehmigt, daß zu den Concessionen zum Betriebe der Ketten-Schleppschifffahrt auf der Elbe und Saale, welche

1) der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie zu Magdeburg unterm 18. October 1865, 4. August 1867, 30. Juni 1869 und 12. Juli 1871, sowie
2) der Ketten-Schleppschifffahrts-Gesellschaft der Ober-Elbe zu Dresden unterm 11. December 1870 und 7. Mai 1873

ertheilt worden sind, unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs folgende Abänderungen eintreten:

1) die genannten Gesellschaften sind nicht mehr verpflichtet zum Schleppen solcher Fahrzeuge, deren Eigenthümer selbst das Schleppen von Fahrzeugen gewerbsmäßig betreiben,
2) dieselben sollen ermächtigt sein, die Tarifsätze je nach Bedürfniß zu ermäßigen und

3) sollen sie nicht gehalten sein, die in einzelnen Fällen gewährten Tarifermäßigungen allgemein gewähren zu lassen.

Magdeburg, den 29. Januar 1880.

Der Chef der Elbstrombau-Verwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.
(Amtsbl. Merseburg S. 55. Magdeburg S. 57.)

Bekanntmachung,
betreffend die obigen Concessionen.

Die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe haben mittelst Erlasses vom 12. d. Mts. die der Kettenschleppschifffahrts-Gesellschaft der Ober-Elbe zu Dresden am 11. December 1870 ertheilte Concession, sowie die der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie zu Magdeburg (folgt die Bezeichnung der vorstehend aufgeführten 4 Concessionen) ertheilte Concession zur Ausübung der Kettenschleppschifffahrt auf der Elbe auf die in Dresden domicilirende „Kette, Deutsche Elbschifffahrts-Gesellschaft" übertragen.

Die in den Concessionen vom 11. December 1870 und 12. Juli 1871 enthaltene Bedingung, daß in die Transportverträge keine Bestimmungen aufgenommen werden dürfen, durch welche die Gesellschaft von der durch das Gesetz begründeten Verpflichtung, für Schäden an den beförderten Gütern oder Fahrzeugen aufzukommen, ganz oder theilweise befreit wird, tritt fortan für den Geltungsbereich sämmtlicher Concessionen in Kraft.

Magdeburg, den 22. October 1881.

Der Chef der Elbstrombau-Verwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.
(Amtsbl. Magdeburg de 1881 S. 367.)

---

13. Polizei-Verordnung,
das Ankern in der Fahrstraße der Kettenschifffahrt auf der Elbe betreffend.

Jedes innerhalb der Fahrstraße des Ketten-Schlepp-Schiffes vor Anker liegende Schiffs-Fahrzeug ist gehalten, bei Annäherung des ersteren rechtzeitig die Anker zu heben und die Fahrstraße zu räumen.

Uebertretungen dieser Vorschrift werden mit einer Geld-

strafe bis zu 10 Thalern oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet werden.

Merseburg, den 3. Mai 1875.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Merseburg 1875 S. 115; Ebenso Verordnung der Königl Reg. zu Magdeburg v. 28. Oct. 1869 Amtsbl. S. 288, desgl. zu Potsdam v. 19. April 1875 Amtsbl. S. 132, desgl. der Landdrostei Lüneburg vom 22. März 1875, Amtsbl. Hannover S. 176.)

14. Polizei-Verordnung,

betreffend die Regelung des Betriebes der Kettendampf-Schleppschifffahrt auf der Elbe im Verhältniß zum Betriebe der dortigen Fähranstalten.

§. 1. Die auf Dampfschiffe bezüglichen Bestimmungen der Uebereinkunft vom 13. April 1844 die Erlassung schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffend — Verordnung vom 21. December 1844, Amtsblatt de 1844 S. 393 et sequ. — finden auch auf Kettendampfschiffe und die von ihnen geschleppten Schiffe Anwendung.

§. 2. Die Führer der Kettendampfschiffe haben dafür Sorge zu tragen, daß die Schleppkette beim Niederlegen auf das Strombett sich nicht über das Gierseil der Fähren lege und daß, wenn solche Verlegung vorübergehend nicht zu vermeiden sein sollte, das Gierseil ungesäumt davon wieder frei gemacht werde.

§. 3. Kein Fahrzeug darf im Bereiche des Fährgierseiles, dessen Anfangspunkt durch eine rothe Tonne zu bezeichnen ist, zu Anker gehen oder mit schleppenden Ankern, Ketten oder ähnlichen Gegenständen sacken.

§. 4. Der Führer des Kettendampfschiffes hat die Annäherung desselben an die Fährstelle an einer von der Strompolizeibehörde zu bestimmenden Stelle durch die Dampfpfeife zu signalisiren. Nach der signalisirten Annäherung des Kettendampfschiffes hat der Führer der Fähre, wenn diese in Fahrt ist, nach thunlichst schleuniger Beendigung derselben, sonst sofort die Fahrstraße für das Kettenschiff frei zu machen.

§. 5. Während der Nachtzeit haben die Fähren ihre Lage stets so zu nehmen, daß die Touagekette frei ist. Wenn außerordentliche Umstände eine Abweichung von dieser Regel nothwendig machen, sind die Fähren während der Nacht hell zu beleuchten.

§. 6. Wer den vorstehenden Vorschriften zuwiderhandelt, verfällt einer Geldstrafe von ein bis zehn Thalern, im Unvermögensfalle verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe.

Magdeburg, den 26. Juni 1872.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg S. 199 u. 250, Verordnung der Kgl. Reg. zu Merseburg vom 4. Juni 1872 S. 122 des Amtsbl.)

15. Polizei-Verordnung,

betreffend die Steuerung der geschleppten Fahrzeuge.

Die Steuer der von einem Remorqueur oder Kettenschleppschiffe geschleppten Fahrzeuge dürfen von den Steuerleuten in keinem Falle verlassen, sondern müssen unausgesetzt von denselben geführt werden.

Uebertretungen dieser Polizei-Verordnung werden mit einer Polizeistrafe bis zu 10 Thalern oder verhältnißmäßiger Haft geahndet.

Magdeburg, den 12. März 1874.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg S. 98; Ebenso Verordnung der Kgl. Reg. zu Merseburg vom 2. Dec. 1873, Amtsbl. S. 283, desgl. der Kgl. Reg. zu Potsdam vom 20. März 1874, Amtsbl. S. 109, desgl. der Kgl. Landdrostei Lüneburg vom 8. Juni 1874 Amtsbl. Hannover S. 252.)

---

16. Regulativ,

betreffend den Betrieb der Dampfkessel.

(Preuß. Ges.-Samml. de 1872 S. 515.)

1. Ein jeder im Betriebe befindlicher Dampfkessel soll von Zeit zu Zeit einer technischen Untersuchung unterliegen. (rc.)

2. Die technische Untersuchung hat zum Zweck, den Zustand der Kesselanlage überhaupt, deren Uebereinstimmung mit dem Inhalt der Genehmigungs-Urkunde und die bestimmungsmäßige Benutzung der bei Genehmigung der Anlage oder allgemein vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen festzustellen.

3. Die Untersuchung erfolgt rc. durch die von der zuständigen Staatsbehörde dazu berufenen Sachverständigen.

Namen und Wohnort derselben wird, unter Bezeichnung des Bezirks, auf welchen ihr Auftrag sich erstreckt, durch das Amtsblatt bekannt gemacht.

Bewegliche Dampfkessel gehören zu demjenigen Bezirke, in welchem ihr Besitzer oder dessen Vertreter wohnt, Dampfschiffskessel zu demjenigen, in welchem die Schiffe überwintern, oder falls dies außerhalb Landes geschieht, zu demjenigen, in welchem ihr Hauptanlegeplatz sich befindet.

6. Die amtliche Untersuchung der Dampfkessel ist eine äußere und eine innere. Jene findet alle 2 Jahre, diese alle 6 Jahre statt und ist dann mit jener zu verbinden.

7. Die äußere Untersuchung besteht vornehmlich in einer Prüfung der ganzen Betriebsweise des Kessels; eine Unterbrechung des Betriebes darf dabei nur verlangt werden, wenn Anzeichen gefahrbringender Mängel, deren Dasein

und Umfang anders nicht festgestellt werden kann, sich ergeben haben. (2c. 2c.)

8. Die innere Untersuchung erstreckt sich auf den Zustand der Kesselanlage überhaupt; sie umfaßt auch die Prüfung der Widerstandsfähigkeit der Kesselwände und des Zustandes des Kessel-Innern. Sie ist stets mit einer Probe durch Wasserdruck nach §. 11 der allgemeinen Bestimmungen für die Anlage von Dampfkesseln vom 29. Mai 1871 zu verbinden. Behufs ihrer Ausführung muß der Betrieb des Kessels eingestellt werden (2c. 2c.)

9. Werden bei einer Untersuchung erhebliche Unregelmäßigkeiten in dem Betriebe ermittelt, so kann nach Ermessen des Beamten in dem folgenden Jahre die äußere Untersuchung wiederholt werden.

Hat eine Untersuchung Mängel ergeben, welche Gefahr herbeiführen können, und wird diesen nicht sofort abgeholfen, so muß nach Ablauf der zur Herstellung des vorschriftsmäßigen Zustandes erforderlichen Frist die Untersuchung von Neuem vorgenommen werden.

Befindet sich der Kessel bei der Untersuchung in einem Zustande, welcher eine unmittelbare Gefahr einschließt, so ist die Fortsetzung des Betriebes bis zur Beseitigung der Gefahr zu untersagen. Vor der Wiederaufnahme des Betriebes ist in diesem Fall die ganze Untersuchung zu wiederholen und der vorschriftsmäßige Zustand der Anlage festzustellen.

10. Die äußere Untersuchung erfolgt ohne vorherige Benachrichtigung des Kesselbesitzers.

Von der bevorstehenden inneren Untersuchung ist der Besitzer mindestens 4 Wochen vorher zu unterrichten; über die Wahl des Zeitpunktes für diese Untersuchung soll der Sachverständige sich mit dem Besitzer zu verständigen suchen, um den Betrieb der Anlage so wenig wie möglich zu beeinträchtigen; (2c.)

Durch die Untersuchung der Dampfschiffskessel dürfen die Fahrten der Schiffe nicht gestört werden.

Die innere Untersuchung von Dampfschiffskesseln ist vor dem Beginn der Fahrten des betreffenden Jahres zu bewirken.

Falls ein Kesselbesitzer der Anforderung des zur Untersuchung berufenen Beamten, den Kessel für die Untersuchung bereit zu stellen, nicht entspricht, so ist auf Antrag des Beamten der Betrieb des Kessels bis auf Weiteres polizeilich still zu legen.

Die zur Ausführung der Untersuchung erforderliche Arbeitshülfe hat der Besitzer des Kessels dem Beamten auf Verlangen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

11. Für jeden Kessel hat der Kesselbesitzer ein Revisionsbuch zu halten, welches bei dem Kessel aufzubewahren ist. Dem Buche ist die nach Maßgabe der Nr. 6 der Anweisung zur Ausführung der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 oder der frühern entsprechenden Bestimmungen ertheilte Abnahme-Bescheinigung anzuhängen. Der Befund der Untersuchung wird in dies Revisionsbuch eingetragen. Abschrift des Vermerks übersendet der Sachverständige der Polizeibehörde des Ortes, an welchem der Kessel sich befindet. Diese hat für die Abstellung der festgestellten Mängel und Unregelmäßigkeiten Sorge zu tragen.

12. 13—15 (Revisionsgebühren).

Berlin, den 24. Juni 1872.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(Amtsbl. Merseburg de 1872 Stück 29 Beilage, Magdeburg S. 239, Potsdam Stück 28.)

Polizei-Verordnung

für den Regierungsbezirk Magdeburg, betr. den Betrieb der Dampfkessel.

Art. 1. In jedem Gebäude, in welchem ein Dampfkessel aufgestellt ist, desgleichen in dem Kesselraume der Dampfschiffe, muß die unter Art. 2 folgende Instruction für Dampfkesselwärter an einer gut beleuchteten, am Heizerstande belegenen Wandfläche in Placatform aufgehängt und muß das Placat stets in gutem lesbaren Zustande erhalten werden.

Art. 2. Instruction für Dampfkesselwärter.

1. Der Dampfkesselwärter darf Unbefugten den Zutritt zum Kesselhause nicht gestatten.
2. Das Kesselhaus ist stets rein und frei von allen nicht dahin gehörigen Gegenständen zu halten.
3. Der Dampfkesselwärter hat dafür zu sorgen, daß das Kesselhaus gehörig erleuchtet ist.
4. Die sämmtlichen Apparate, wie Wasserstandszeiger, Manometer, Sicherheitsventile, die Feuerung und das Dampfabblaserohr, die Zuleitungs- und Speiseröhren sind stets rein und gangbar zu erhalten.
5. Der Wasserstand des Kessels ist während des Betriebes in normaler Höhe zu erhalten und darf **niemals** unter die Marke des festgesetzten niedrigsten Standes sinken.

6. Fällt das Wasser plötzlich unter die festgesetzte niedrigste Marke oder fällt dasselbe so tief, daß der Stand desselben nicht mehr mit Sicherheit erkannt werden kann, so darf der Kessel in keinem Falle gespeist werden, sondern das Feuer muß gedämpft und das Dampfventil geschlossen werden.

Sodann ist das Feuer mit Vorsicht, ohne dasselbe aufzurühren, herauszuziehen und der Essenschieber vollständig zu öffnen.

Hierauf hat der Kesselwärter seinen Vorgesetzten ungesäumt Kenntniß von der Sachlage zu geben.

7. Die Wasserstandsapparate sind täglich mehrmals unter Benutzung aller Hähne zu probiren und vom Schlamm rein zu halten. Jede vorkommende Verstopfung ist zu beseitigen, gelingt dies nicht, so ist das Feuer zu löschen und der Kessel kalt zu legen.

8. Die Speisevorrichtungen sind täglich abwechselnd zu betreiben.

Gerathen sie gleichzeitig in Unordnung, so ist das Feuer vom Rost zu entfernen.

9. Die Sicherheitsventile müssen täglich mehrmals durch vorsichtiges Lüften beweglich erhalten werden. Jede Aenderung der vorschriftsmäßigen Belastung ist verboten.

10. Ventile und Hähne sind stets langsam zu öffnen und zu schließen.

11. Der Dampfdruck des Kessels darf die Marke der höchsten zulässigen Spannung **niemals** übersteigen. Steigt der Dampf höher, so hat der Kesselwärter Feuer und Zug zu dämpfen, den Kessel zu speisen und zu untersuchen, ob das Sicherheitsventil ordnungsmäßig gangbar ist.

12. Vor und während der Stillstandspausen ist der Kessel über den normalen Stand zu speisen, das Feuer zu dämpfen und der Zug zu beschränken. Vor dem Wiederbeginne des regelmäßigen Feuers nach einer Stillstandspause ist der Kessel in mäßiger Weise (Schlag mit einem Hammer) zu erschüttern oder mit frischem Wasser zu speisen. Vor längeren Ruhepausen ist das Feuer gänzlich zu löschen und der Essenschieber zu schließen.

Das Decken des Feuers über Nacht ist verboten.

13. Muß unreines Wasser zum Speisen verwendet werden, so ist dasselbe möglichst häufig ganz oder theilweise zu ersetzen.

14. Mit dem vollständigen Ablassen des Kesselwassers darf erst dann begonnen werden, wenn das Feuer vom Rost entfernt, das Mauerwerk abgekühlt ist, und der Dampfdruck höchstens noch eine Atmosphäre beträgt.

Das Ablassen darf nicht beim Schichtenwechsel geschehen.

15. Mit frischem Wasser darf der Kessel erst nach vollständiger Abkühlung des Kessels und Mauerwerks wieder gefüllt werden.

16. Kesselsteine und Schlamm sind thunlichst oft von den Kesselwandungen zu entfernen.

17. Alle Kesselbestandtheile sind vor Leckwasser und ausströmenden Dämpfen sorgfältig zu schützen.

18. Zeigen sich während des Betriebes Undichtheiten oder schadhafte Stellen oder treten im Mauerwerke der Züge Risse oder sonstige außergewöhnliche Erscheinungen hervor, so hat der Kesselwärter seinen Vorgesetzten sofort Anzeige zu machen.

19. Der Kesselwärter darf den Kessel nicht eher verlassen, als bis das Feuer gänzlich gelöscht ist, oder falls Schichtenwechsel stattfindet, bis der neu antretende Wärter sich von dem ordnungsmäßigen Zustande der Anlage überzeugt, den Wasserstand und Manometer nachgesehen und die Sicherheitsventile und mindestens eine Speisepumpe probirt hat.

Art. 3. Die Besitzer stehender Dampfkessel resp. diejenigen Beamten oder Vertreter derselben, welche mit der Leitung der Unternehmens beauftragt sind, zu dessen Betriebe der Dampfkessel bestimmt ist, sowie die Führer der Dampfschiffe sind verpflichtet, die Dampfkessel-Wärter und Heizer mit vorstehendes Instruction genau bekannt zu machen und die Dampfkessel-Wärter und Heizer sind verpflichtet, diese Instruction pünktlich zu befolgen.

Art. 4. Die Besitzer von Dampfkesseln resp. deren Beamte und Vertreter, sowie die Dampfschiffsführer, welche der in den Art. 1 und 3 ihnen auferlegten Verpflichtung nicht nachkommen und die Dampfkessel-Wärter und Heizer, welche die Anordnungen der Instruction Art. 2 vernachlässigen oder verletzen, verfallen in jedem Uebertretungsfalle in eine Geldstrafe bis zu 60 Mark oder entsprechende Haft, sofern nicht etwa die im Gesetze vom 3. Mai 1872 vorgesehene höhere Strafe verwirkt sein sollte.

Art. 5. Die Vorschriften der Art. 1 und 2 finden keine Anwendung auf diejenigen Dampfkesselanlagen, welche einem der von der zuständigen Behörde zugelassenen Dampfkesselrevisions-

vereine angehören, sofern für die Mitglieder der Vereine ähnliche Anordnungen wie die in den Art. 1 und 2 enthaltenen ergangen sind.

Doch bleiben die Besitzer der Dampfkessel resp. deren Beamte und Vertreter sowie die Dampfkesselwärter und Heizer für die Befolgung dieser Anordnungen nach Maßgabe des Art. 3 verantwortlich und verfallen, sofern sie dieser Verpflichtung nicht nachkommen, in die im Art. 4 verordneten Strafen.

Magdeburg, den 8. Juni 1882.

Der Regierungs-Präsident.

(Amtsbl. Magdeburg de 1882 S. 188. Entsprechend: Verord. der Königl. Reg. zu Schleswig v. 20. Novbr. 1880. Amtsbl. Schleswig S. 335.)

17. Polizei-Verordnung,

betreffend den Betrieb der Personendampfschifffahrt auf der Elbe im Polizeibezirk Magdeburg.

Erlaubniß.

§. 1. Wer auf der Elbe innerhalb des Polizei-Bezirks von Magdeburg Personen mittelst Dampfschiffen gewerbsweise befördern will, bedarf für jedes in Betrieb zu setzende Dampfschiff einer besonderen Erlaubniß, welche von der Königlichen Polizei-Direction, nachdem die Tauglichkeit des betreffenden Dampfschiffes und seiner Ausrüstung festgestellt worden ist, ertheilt wird. Der Erlaubnißschein bestimmt zugleich den Namen des Schiffes, die zulässige Anzahl der gleichzeitig auf demselben zu befördernden Personen, sowie die Bedingungen, unter denen das Schiff zur Personenbeförderung benutzt werden darf.

Der dem Schiffe beigelegte Name und die Zahl der Personen, welche gleichzeitig befördert werden darf, muß an einer in die Augen fallenden, vom Verdeck aus sichtbaren Stelle des Schiffes in mindestens 15 cm hoher Schrift angebracht sein.

Der Erlaubnißschein oder eine beglaubigte Abschrift desselben ist an Bord zu verwahren.

Betriebspersonal.

§. 2. Zur Bemannung des Schiffes eignen sich nur solche Personen, welche zuverlässig, weder dem Trunke ergeben, noch mit auffallenden körperlichen oder geistigen Gebrechen behaftet sind und das 24. Lebensjahr zurückgelegt haben. — Die Schiffsführer (Capitains) haben ihre Befähigung zur Führung eines Dampfschiffes nachzuweisen.

Die Kopfzahl der Mannschaft wird für jedes Schiff in dem Erlaubnißscheine festgesetzt.

Pflichten des Unternehmers hinsichtlich
a. der Beschaffenheit der Dampfschiffe.

§. 3. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß seine Dampfschiffe zu jeder Zeit in vorschriftsmäßigem Stande sich befinden.

Dampfschiffe, welche in diesen Beziehungen zu Ausstellungen Veranlassung geben, werden, abgesehen von der den Unternehmer dafür treffenden Strafe, sofort außer Betrieb gesetzt und dürfen nicht eher wieder in Betrieb kommen, bis die Ursachen ihrer Ausschließung beseitigt sind.

b. der Anlegestellen.

An jeder Anlegestelle sind, nach besonderer Anweisung der Königlichen Polizei-Direction, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um das Aus- und Einsteigen der Passagiere gefahrlos und bequem zu machen.

An jeder Anlegestelle muß eine mit einem hinlänglich starken Geländer versehene bewegliche Passagier-Landungsbrücke vorhanden sein.

c. des Ein- und Aussteigens.

Während des Ein- und Aussteigens der Passagiere ist neben dem Landungssteg mindestens ein Bootsmann zu postiren, um etwaigem Drängen des Publikums entgegen zu wirken.

Nach Sonnenuntergang ist der Landungssteg zu beleuchten.

d. der Belastung.

Kein Dampfschiff darf gleichzeitig eine größere Zahl von Personen befördern, als in dem betreffenden Erlaubnißschein vorgeschrieben ist.

Gegenseitige Befugnisse und Obliegenheiten der Schiffsführer, Mannschaften und Passagiere.

§. 4. Der Schiffsführer hat in Allem, was das Dampfschiff selbst, dessen Leitung und Erhaltung, sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung auf demselben betrifft, den Befehl über die Mannschaft und Passagiere, welche ihrerseits verpflichtet sind, sich in jenen Beziehungen von ihm getroffenen Anordnungen ohne Widerspruch zu fügen.

Widersetzliche, unruhige und Unordnung erregende Personen können von der Fahrt ausgeschlossen werden.

§. 5. Bei Eintritt gefahrdrohender Unglücksfälle ist die Fahrt sofort einzustellen. Führer und Mannschaft dürfen alsdann das Schiff nicht sogleich verlassen, müssen vielmehr zunächst auf Beseitigung der Gefahr, sofern aber hierzu keine Möglichkeit vorhanden und die Gefahr dringend ist, vorerst auf Rettung der Passagiere Bedacht nehmen. Bei Eintritt eines größeren Schiffslecks ist das Schiff sofort auf den nächsten Sand zu steuern.

Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen

Fahrzeuge aller Art und der Flöße sind in dergleichen Fällen zu schleunigster Hülfsleistung verpflichtet.

Von dem Vorfall ist demnächst der Königlichen Polizei-Direction sofortige Anzeige zu erstatten.

§. 6. Den in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen ergehenden Anweisungen der Königlichen Polizei-Direction, bezw. der Organe derselben, muß unbedingte Folge geleistet werden.

Jedes Dampfschiff ist verpflichtet, den zur Beaufsichtigung abgeordneten Polizeibeamten die unentgeltliche Mitfahrt zu gestatten.

Strafbestimmungen.

§. 7. Uebertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden, soweit sie in den allgemeinen Landesgesetzen nicht mit höheren Strafen bedroht sind, mit Geldbuße bis zu 30 Mk. im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Für die von der Mannschaft begangenen Uebertretungen ist zugleich der Schiffsführer verantwortlich.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 8. Die bereits bestehenden schifffahrtspolizeilichen Vorschriften werden durch die gegenwärtige Verordnung nicht berührt.

Magdeburg, den 30. Mai 1881.

Königliche Polizei-Direction.

Magdeburg, den 4. Juni 1881.

Die Strafandrohung bis zu 30 Mark wird hiermit genehmigt.

Der Regierungs-Präsident.

(Nr. 133 des amtl. Magdeburger Anzeigers pro 1881.)

18. Betrifft die Breite der Holzflöße auf der Elbe.

a) Reg.-Bez. Magdeburg.

In Folge höherer Anordnung wird die Vorschrift des Artikels 3 der Uebereinkunft zwischen den Elbuferstaaten vom 13. April v. J. (Gesetzsammlung de 1844 S. 518), daß die Breite eines Holzflosses in der Regel 20 Fuß Preußisch nicht überschreiten darf, innerhalb unseres Verwaltungsbezirks vorläufig bis auf weitere Bestimmung hierdurch außer Anwendung gesetzt.

Magdeburg, den 20. Juni 1845.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1845 S. 256.)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 20. Juni cr. 2c. wird hierdurch bekannt gemacht, daß für Flöße das Maaß von vierzig Fuß Breite als Maximum für den Theil der Elbe von der Magdeburgerbrücke bis zur Grenze unseres Depar-

tements höheren Orts festgesetzt ist. Die Ueberschreitung dieses Maaßes zieht eine Polizeistrafe von 5 bis 10 Thalern nach sich.

Magdeburg, den 2. November 1845.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1845 S. 370.)

b) Reg.-Bez. Potsdam, Hannover und Lauenburg.

Die Breite der Holzflöße ist für die betr. Elbstrecken ebenfalls auf 40 Fuß in max. festgesetzt.

(Verord. der Kgl. Reg. zu Potsdam v. 7. Nov. 1845, Amtsbl. S. 344, Bekanntmachung der Kgl. Reg. zu Ratzeburg v. 16. Juni 1847.)

II. Specielle Vorschriften für einzelne Elbstrecken.

1. Polizei-Verordnung,

betreffend das Ankern am Pontonir-Uebungsplatz bei Torgau.

§. 1. Die Pontonir-Uebungen des Pionier-Bataillons zu Torgau finden fortan vor dem am rechten Elbufer oberhalb der Lünette Werdau bei Torgau belegenen Uebungsplatze statt.

§. 2. Das Pionier-Bataillon wird die Vornahme von Pontonir-Uebungen hierselbst durch Ausstecken je einer Flagge auf jeder der am Ufer des qu. Platzes ausgestellten beiden Tafeln ankündigen.

§. 3. Sobald diese Ankündigung erfolgt ist, und so lange dieselbe dauert, dürfen vor dem Pontonir-Uebungsplatze Fahrzeuge in der rechtsseitigen Stromhälfte nicht zu Anker gehen oder anlegen, auch müssen die etwa dort schon liegenden Fahrzeuge sofort entfernt werden. Auf jedem vor dem Uebungsplatze ankernden Fahrzeuge müssen zu diesem Behufe je 2 Mann stets an Bord bleiben.

§. 4. Uebertretungen dieser Polizei-Verordnung werden mit einer Geldstrafe von 3 bis 30 Mk. event. mit entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 18. August 1882.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Oberpräsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl Merseburg de 1882 S. 278.)

2. Polizei-Verordnung,

betr. das Anlegen von Fahrzeugen bei der Schönebecker Fährstelle.

Zur größeren Sicherheit des Verkehrs auf der Elbfähre zu Schönebeck wird das Anlegen und Ankern von Schiffen vor und bis zu 40 Metern oberhalb der Fährstelle am linken Ufer der Elbe bei Vermeidung einer Geldstrafe bis zu 10 Thalern oder verhältnißmäßiger Haft hiermit von uns verboten.

Magdeburg, den 29. April 1874.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1874 S. 157.)

3. Polizei-Verordnung,

betreffend das Anlegen von Fahrzeugen in der Nähe des Zuflußtunnels zur Stadt-Magdeburgischen Wasserkunst bei Buckau.

§. 1. Das Anlegen von Flußfahrzeugen jeder Art mit Einschluß der Handkähne, sowie von Flößen ist auf der Strecke des linksseitigen Elbufers von 500 Meter oberhalb bis 50 Meter unterhalb der Mündung des Zuflußtunnels zur Stadt-Magdeburgischen Wasserkunst bei Buckau verboten.

§. 2. Zuwiderhandlungen werden mit Geldbuße bis zu 10 Thalern oder verhältnißmäßiger Haft bestraft.

Magdeburg, den 10. September 1874.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1874 S. 328.)

---

4. Polizei-Verordnung,

betreffend das Liegen der Schiffsfahrzeuge in der Stromelbe bei Buckau von der Stromtheilung beim Grahl abwärts bis zur alten Eisenbahnbrücke bei Magdeburg.

§. 1. An den Ausladeplätzen am linken Elbufer bei Buckau von der Sülzemündung abwärts bis zur alten Eisenbahnbrücke hier, dürfen die Fahrzeuge, welche dort löschen oder laden, nur zu zweien neben einander liegen.

§. 2. Schiffer, welche weder laden, noch löschen, noch den Mastenkrahn benutzen, mit ihren Fahrzeugen aber oberhalb der Eisenbahnbrücke bleiben wollen, müssen dieselben gestreckt, dicht bei einander, resp. so nahe wie möglich an Land anlegen und zwar:

a) die thalwärts fahrenden am linken Elbufer in einer Reihe von der Sülzemündung aufwärts bis 50 Meter unterhalb des Wasserkunsttunnels und wenn diese Reihe gefüllt ist, am rechten Ufer zu je zweien nebeneinander vor dem der Buckauer Kirche gegenüber belegenen Ziegeleigrundstücke aufwärts bis zum Fort Nr. XII.

b) die bergwärts fahrenden in einer Doppelreihe am rechten Ufer auf der zuletzt gedachten Strecke, sowie längs des Kleinen Stadtmarsches.

Sofern letztere Fahrzeuge vom Kettenschiff geschleppt werden, dürfen sie erst dann losgeworfen werden, wenn sie in Höhe der für sie offenen Stelle in den vorstehend bestimmten Strecken angekommen sind.

§. 3. Diejenigen Schiffer, welche den Mastenkrahn auf dem Rothenhorn benutzen wollen, haben ihre Fahrzeuge — sofern die Stelle am Krahn selbst besetzt ist — oberhalb desselben

zu je zweien, dicht nebeneinander, gestreckt und möglichst nahe dem rechten Ufer zu stellen.

Nach Benutzung des Krahns haben sie ihre Fahrzeuge nahe unterhalb desselben, ebenfalls zu je zweien dicht nebeneinander und gestreckt, jedoch soweit vom Ufer entfernt zu stellen, daß die Fahrt vorlängs des Ufers für die vom Krahn absackenden Fahrzeuge frei bleibt.

§. 4. Auf der Strecke vom Krahm abwärts bis zur ersten am Kleinen Stadtmarsch belegenen Buhne dürfen die Schiffer, wenn der Raum beschränkt und dies durch Anschlag an den Krahnbuden bekannt gemacht ist, mit ihren Fahrzeugen nur so lange liegen bleiben, als es in jedem besonderen Falle vom Stromaufsichtsbeamten erlaubt wird.

§. 5. Sollten bei großer Schiffs-Anhäufung die Fahrzeuge in den für sie bestimmten Strecken in Doppelreihen nicht Platz finden, so können sie daselbst ausnahmsweise und auf kurze Zeit in drei oder mehr Reihen nebeneinander gelegt werden.

§. 6. In der Stromstrecke vom Fort Nr. XII. auf der südlichen Spitze des Rothen Horns bis zur alten Eisenbahnbrücke bei Magdeburg darf, — soweit nicht in besonderen Fällen Ausnahmen durch die Strompolizei ausdrücklich gestattet werden, —

a) Floßholz nur gestreckt und wenn die Prahmbreite das Maaß von 10 Metern übersteigt, höchstens in einer Prahmbreite, dicht an das Ufer gelegt werden.

b) Floßholz in mehreren Prahmen, oder Floßholz und ein Fahrzeug neben einander höchstens eine Liegebreite von 20 Metern einnehmen.

§. 7. Uebertretungen dieser Polizeiverordnung werden mit einer Geldstrafe von 3 bis 30 Mark oder entsprechender Haft bestraft.

Magdeburg, den 31. Mai 1875.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1875 S. 240.)

---

5. Polizei-Verordnung,

betreffend die Legung von Schiffsfahrzeugen in der Elbe vorlängs des linken Ufers bei der Eisenbahnbrücke am Stadtmarsch bei Magdeburg.

§. 1. Bei Wasserständen von 1½ m Magdeburger Pegels und weniger dürfen Schiffsfahrzeuge jeder Art am linken Elbufer oberhalb und unterhalb der alten Eisenbahnbrücke bei Magdeburg innerhalb einer Entfernung von 40 m von derselben nicht ankern und am Ufer liegen.

Unterhalb der Brücke dürfen Fahrzeuge, auch wenn sie mindestens 40 m von derselben entfernt bleiben, nur gestreckt und hart an das Ufer anlegen und zwar so, daß zu oberst nur ein Fahrzeug, dann in zweiter und dritter Reihe stromabwärts folgend je zwei, in vierter Reihe drei und in fünfter Reihe vier Fahrzeuge Bord an Bord nebeneinander liegen.

§. 2. Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden, abgesehen von dem Ersatz des etwa durch die Lagerung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen, theilweise Sperrung des Fahrwassers u. s. w. verursachten und event. im Rechtswege zu liquidirenden Schadens, mit einer Geldstrafe von 10 bis 30 Mk. oder entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 21. Juni 1879.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Oberpräsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Magdeburg de 1879 S. 251.)

---

6. Polizei-Verordnung,

betreffend das Anlegen von Fahrzeugen am Kleinen Werder bei Magdeburg.

Das Anlegen von Fahrzeugen in der Stromelbe vor dem wasserbaufiskalischen Kohlenlagerplatze auf dem kleinen Werder hierselbst ist nur, wenn das Ufer von fiscalischen Fahrzeugen (Dampfbaggern, Kiesprahmen, Kähnen, Dampfschiffen 2c.) nicht in Anspruch genommen wird und auf besondere Erlaubniß des Hafenmeisters gestattet.

Sobald fiskalische Fahrzeuge an das Ufer gelegt werden sollen, sind auf die Aufforderung des betreffenden Schiffs- oder Baggerführers die etwa dort befindlichen Privatfahrzeuge unverzüglich zu entfernen.

Uebertretungen dieser Verordnung werden mit 3—30 Mk. Geldbuße, event. verhältnißmäßiger Haft belegt.

Magdeburg, den 27. September 1875.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1875 S. 325.)

---

7. Polizei-Verordnung,

betreffend das Ankern am Pontonir-Uebungsplatz bei Magdeburg.

§. 1. Das Pionier-Bataillon wird die Vornahme von Pontonir-Uebungen vor dem am rechten Ufer der Stromelbe belegenen Pontonirübungsplatze auf dem großen Werder hierselbst durch Ausstecken je einer Flagge auf jeder der beiden am Ufer

des qu. Platzes aufgestellten Tafeln ankündigen.

(§. 2 u. 3 dieser Verordnung sind mit §§. 3 u. 4 der Verordnung für Torgau — siehe oben ad 1 — identisch.

Magdeburg, den 25. März 1876.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1876 S. 90.)

8. Polizei-Verordnung,

betreffend den Verkehr und das Liegen der Schiffsfahrzeuge und Flöße in der Stromelbe zwischen den beiden Eisenbahnbrücken bei Magdeburg.

§. 1. In der Stromelbe zwischen den beiden Eisenbahnbrücken bei Magdeburg dürfen Fahrzeuge nur liegen bleiben,

a) wenn sie dort beladen oder gelöscht werden sollen,

b) wenn sie, in der Bergfahrt begriffen, ein Dampfschiff abwarten,

c) wenn sie zu Reparaturen gezwungen sind,

d) wenn ihre Besitzer Eigenthümer resp. Pächter der anstoßenden Uferstrecke sind.

§. 2. In allen anderen, als den vorbezeichneten Fällen ist das Liegen in der fraglichen Stromstrecke nur ausnahmsweise bei geringerem Schiffsandrange und genügendem Fahrwasser gestattet, und müssen die Fahrzeuge auf Erfordern und nach Anweisung des Stromaufsichtsbeamten (Hafenmeisters) stets sofort verlegt oder aus bezeichneter Strecke gänzlich entfernt werden.

Das Ableichten von Fahrzeugen in der betreffenden Stromstrecke ist verboten, dagegen kann den Dampfern ohne Schleppzug das Ueberladen von Kohlen an solchen Stellen, wo es den Verkehr nicht hindert, gestattet werden.

§. 3. An denjenigen Uferstrecken, an welchen das Ein- und Ausladen stattfindet, ist, soweit nicht specielle Polizei-Verordnungen etwas Anderes bestimmen, dem Uferbesitzer resp. Pächter gestattet, mindestens 2 Fahrzeuge neben einander nach seiner Bestimmung zum Laden oder Löschen an das Ufer zu legen, und müssen alle übrigen Fahrzeuge diese 2 Kahnbreiten auf Erfordern des Uferbesitzers 2c. für dessen Fahrzeuge frei lassen, auch bei deren An- und Abfahrt Platz machen.

§. 4. Sämmtliche Fahrzeuge, welchen nach §. 1 und 2 der Aufenthalt in bezeichneter Stromstrecke gestattet ist, müssen gestreckt, möglichst nahe dem Ufer und hart neben einander liegen. Diese Lage muß denselben sofort nach ihrer Ankunft, resp. sobald sie vom Schleppdampfer abgeworfen sind, gegeben werden, und darf der Schiffer mit seiner Mannschaft, ehe dies geschehen, weder in die Kajüte, noch ans Land gehen.

§ 5. Die Anzahl der Fahrzeuge, welche vor den einzelnen Uferstrecken liegen dürfen, wird durch die auf den Ufern aufgestellten Landmarken speciell bestimmt, und dürfen mehr Fahrzeuge, als auf den Landmarken angegeben sind, an dem betreffenden Ufer nicht angelegt werden.

§. 6. Die zu Thal kommenden, beladenen Fahrzeuge, welche in der Stromelbe gelöscht werden sollen, müssen am linksseitigen Parallelwerke oberhalb des städtischen Wasserkunsttunnels bei Buckau in vorschriftsmäßiger Weise vor Anker gehen.

Die betreffenden Schiffer haben sich sodann vor der Weiterfahrt zuvor davon zu überzeugen, daß dem Anlegen des Fahrzeuges an der Löschungsstelle nach den in vorstehenden §§. 2 bis 5 enthaltenen Bestimmungen kein Hinderniß entgegensteht.

§. 7. Den Kettenschiffen ist der Aufenthalt im Strome zwischen der Strombrücke und der Neustädter Badeanstalt überhaupt nicht, in der Strecke oberhalb der Strombrücke und unterhalb der Neustädter Badeanstalt bis auf die Dauer von drei Stunden gestattet; doch dürfen auch hier nicht mehr als je 2 Kettenschiffe zu gleicher Zeit im Fahrwasser sich aufhalten. Soweit und so lange hiernach den Kettenschiffen das Stillliegen im Fahrwasser gestattet ist, müssen dieselben unter Dampf bleiben und ihre vollständige Bemannung behalten, damit sie erforderlichen Falls der übrigen Schifffahrt Platz zu machen im Stande sind.

Raddampfer müssen sofort aus dem Fahrwasser an das Ufer gehen und unterliegen hier den für gewöhnliche Fahrzeuge getroffenen Bestimmungen.

Wenn Dampf- und Kettenschiffe an dem Ufer anlegen, so sind dieselben befugt, die stromwärts gerichtete äußerste Liegestelle (§. 5), falls dieselbe frei ist, einzunehmen, und müssen etwa später an das Ufer kommende Segelfahrzeuge landseits des Dampf- resp. Kettenschiffes anlegen.

§. 8. Während des Rangirens von Schleppzügen dürfen Rad- und Kettendampfer im Fahrwasser verbleiben und die Fahrzeuge vom Ufer mittelst Schlepptaues herübergieren lassen. Ebenso ist einem Fahrzeuge, welches von hier weiter geschleppt werden soll, gestattet, am Abfahrtstage vom Ufer abzulegen und neben der Fahrrinne vor Anker zu gehen; jedoch darf dasselbe dann nur den Platz einnehmen, welcher bei voller Uferbesetzung dem zuletzt hinzulegenden Fahrzeuge zukommt. Wenn hiernach z. B. die Landmarke (§. 5) die Zahl 5 aufweist, so darf zwischen dem Liegeplatze und dem Ufer ein Raum von 4 Kahnbreiten à 9 Meter frei bleiben.

§. 9. Der Betrieb des Mastenkrahns auf dem Kleinen Werder darf durch das Rangiren von Schleppzügen resp. durch

das Anlegen der Fahrzeuge am Ufer nicht gestört werden, und sind die Schiffer verpflichtet, in dieser Beziehung den Anweisungen des Krahnmeisters unbedingt Folge zu geben.

§. 10. Wenn bei lebhaftem Schiffsverkehr die Fahrrinne durch Schleppzüge oder andere Fahrzeuge sehr in Anspruch genommen ist, so müssen die stromaufkommenden Schleppzüge auf Anweisung des Stromaufsichtsbeamten so lange anhalten, bis das Fahrwasser wieder frei ist. Namentlich dürfen Schleppzüge dann nicht in eine stark belegte Strecke einfahren, wenn die Ueberfüllung derselben durch Aufziehen eines rothen Balles (Weidenkorbs) am Krahn auf dem Kleinen Werder bemerklich gemacht wird.

Zu Berg fahrende Schleppdampfer mit Anhang, von welchem ein oder mehrere Fahrzeuge in der Stromelbe verbleiben sollen, müssen unterhalb des Pontonier-Uebungsplatzes stellen, ihren Anhang ordnen und zunächst nur die für Magdeburg bestimmten Fahrzeuge verschleppen, sodann aber auf einer zweiten Fahrt die durchgehenden Fahrzeuge befördern.

§. 11. Die Passage der gewöhnlichen Schiffe durch die Strombrücke hat in der Weise zu erfolgen, daß in der Thalfahrt das rechtsseitige Landjoch, in der Bergfahrt das Mitteljoch benutzt wird.

Ketten- und Raddampfer, sowie Flöße haben in der Berg- wie der Thalfahrt durch das Mitteljoch zu gehen.

§. 12. Flöße dürfen die vorliegende Stromstrecke nur passiren, wenn das Fahrwasser von Dampfern und anderen Fahrzeugen frei ist.

Jeder Führer eines Flosses ist daher verpflichtet, das Floß oberhalb der Strecke zu stellen und behufs der Zeitbestimmung für den Weitertransport sich bei dem Stromaufsichtsbeamten (Hafenmeister) zu melden.

§. 13. Das Stillliegen in der fraglichen Strecke ist den Flößen nur gestattet, so lange dieselben auf- oder abgebaut werden, und darf dann die Breite des Flosses an Stellen, wo sonst Ein Fahrzeug liegen darf, 9 Meter, wo 2 Fahrzeuge liegen dürfen, 18 Meter, an breiteren Liegestellen 20 Meter nicht überschreiten.

§. 14. Das Anlegen der Ueberfahrkähne, Fischerkähne, Dröbel 2c. an den beiden Elbfördern außerhalb der durch besondere Verordnungstafeln angegebenen Grenzlinien ist verboten.

§. 15. Uebertretungen dieser Polizeiverordnung werden mit einer Geldstrafe von 3 bis 30 Mark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 28. August 1882.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Magdeburg de 1882 S. 282.)

9. Polizei-Verordnung,

betreffend das Ankern in der Kanalmündung bei Niegripp.

In der Kanalmündung bei Niegripp, sowie vorlängs des an dieselbe sich anschließenden Uferdeckwerks an der Elbe, und zwar innerhalb der durch zwei Tafeln begrenzten Strecke, ist das Ankern für alle Arten von Fahrzeugen und Floßhölzern verboten. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen werden mit einer Strafe von 3—30 Mark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft, geahndet.

Magdeburg, den 22. September 1875.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1875 S. 321.)

III. Vorschriften für das Passiren der Brücken.

1. Polizei-Verordnung,

betreffend den Schiffsverkehr auf der Elbe an der Eisenbahnbrücke bei Barby.

§. 1. Die zu Berg gehenden Schiffe und insbesondere die durch Raddampfer und Kettenschiffe geführten Züge haben stets nur das westliche Schifffahrtsjoch, das ist das zweite Joch vom linken Ufer aus für die Durchfahrt zu nehmen.

§. 2. Die zu Thal gehenden Fahrzeuge aller Art, mit alleiniger Ausnahme der Kettenschiffe, haben, wenn nicht des kleinen Wasserstandes wegen eine von der Strompolizeibehörde durch die Verboberung kundgegebene Ausnahme gemacht werden muß, stets nur das östliche, das ist das dritte Joch vom linken Ufer aus für die Durchfahrt zu nehmen.

Die Zufahrt zur Brücke wird für die zu Thal gehenden Fahrzeuge besonders vermaalt werden und haben die Thalschiffer sich überall in der so vermaalten Fahrstraße zu halten.

Eine Abweichung von dieser Vorschrift soll nur für diejenigen, mit stehendem Maste zu Thal gehenden Fahrzeuge gestattet sein, welche zum Legen des Mastes an den Krahn gehen müssen.

§. 3. Sobald Fahrzeuge zum Legen oder Richten der Masten am Krahne liegen, haben Dampfer jeder Art die Brücke thunlichst langsam zu passiren.

§. 4. Kettenschiffe dürfen auf der Thalfahrt die Brücke nur ohne Anhang passiren, dagegen ist das Bugsiren eines einzelnen Schiffes seitlängs des Kettendampfers auch bei der Thalfahrt gestattet.

§. 5. Uebertretungen dieser Polizei-Verordnung werden, abgesehen von dem Ersatz des etwa verursachten und event. im

Rechtswege zu liquidirenden Schadens mit einer Geldstrafe von 10—30 Mark, oder entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 25. April 1878.

Der Chef der Elbstrombau-Verwaltung,
Oberpräsident der Provinz Sachsen.
(Amtsbl. Magdeburg de 1878 S. 109.)

2. Polizei-Verordnung,

betreffend die Benutzung der an der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Barby aufgestellten Mastenkrahne.

§. 1. Die Benutzung der oberhalb und unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Barby aufgestellten Krahne wird für die diese Brücke passirenden bemasteten Schiffsgefäße zum Legen und Richten der Maste unentgeltlich gestattet.

Den Anordnungen des für die Ueberwachung der Krahne bestellten Krahnwärters ist beim Gebrauch der Krahne überall Folge zu leisten, auch rücksichtlich des Anlegens und Abfahrens der Fahrzeuge.

Die zur Bedienung der Krahne erforderlichen Mannschaften werden, soweit es sich dabei nicht um Verrichtungen handelt, welche auf dem Schiffe selbst geschehen müssen, Seitens der Eisenbahn-Verwaltung gestellt.

§. 2. Der Betrieb der Krahne erfolgt in der Schifffahrtszeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, ausgenommen jedoch an Sonn- und Festtagen, an welchen derselbe Vormittags von 8½ bis 11 Uhr, Nachmittags von 1½ bis 3 Uhr ruht.

§. 3. Die Reihenfolge der Benutzung der Krahne wird nach der Zeit bestimmt, zu welcher die Schiffsgefäße an der Krahnstelle anlegen.

§. 4. Wenn die Schiffsmannschaft für die ihr auf dem Schiffe selbst obliegenden Verrichtungen nicht ausreicht und der Schiffsführer anderweite Hülfe nicht gleich erlangen kann, so erhalten die später angekommenen Fahrzeuge in der Benutzung des Krahnes den Vorzug, bis die erforderliche Hülfe beschafft ist.

§. 5. Wenn ein Schiffsgefäß den Mast bereits niedergelegt hat, so wird es vor den zweiten Krahn, an welchem es den Mast wieder richten will, vorgelassen, sobald das etwa bereits dort vorliegende Fahrzeug abgefertigt ist. Jeder andere Aufenthalt auf der Fahrt von einem Krahne zum andern ist unstatthaft.

§. 6. Zum Anlegen der Fahrzeuge dürfen nur die zu diesen Zwecken angebrachten Vorrichtungen benutzt werden. Das Auslegen der Anker in die Buhnen und Deckwerke ist untersagt.

§. 7. Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden, abgesehen von dem Ersatz des etwa verursachten und event. im

Rechtswege zu liquidirenden Schadens, mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mk. oder entsprechender Haft geahndet werden.

Magdeburg, den 4. März 1878.

Der Chef der Elbstrombau-Verwaltung,
Oberpräsident der Provinz Sachsen.
(Amtsbl. Magdeburg de 1878 S. 62.)

---

3. Polizei-Verordnung,

betreffend den Verkehr durch die Eisenbahnbrücke unterhalb Magdeburg's.

§. 1. Ein jedes Fahrzeug, welches sich der unterhalb Magdeburg's, von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft ohne Drehjoch oder Aufzugsvorrichtung erbauten, daher mit stehendem Maste nur für Handkähne passirbaren Brücke nähert, hat das rechtseitig belegene Joch, — also die stromabfahrenden Fahrzeuge das östliche, die stromauffahrenden Fahrzeuge das westliche Joch am Krahnpfeiler der Brücke zum Durchpassiren zu wählen.

§. 2. Von der Bestimmung zu §. 1 sind folgende Ausnahmen gestattet:

a) die Kettenschiffe, allein oder mit Schiffsanhang ohne stehenden Mast, welche stets das westliche Joch zu passiren haben,

b) bei einem, von einer Richtung her, entweder zu Berg oder zu Thal, sich bildenden Schiffsandrange von 8 oder mehr Fahrzeugen vor der Brücke ist denselben, wenn das ihnen links gelegene Joch frei ist und die Krahne in demselben unbesetzt sind, ausnahmsweise die Fahrt auch durch dieses ihnen links gelegene Joch unter Benutzung der dortigen Krahne gestattet.

§. 3. Stromabfahrende Fahrzeuge mit stehendem Mast müssen, wenn sie sich der Brücke nähern, heruntersacken (d. h. mit Steuer voranfahren). Ist der südöstliche Krahn besetzt, so müssen sie sich, bis er frei wird, gestreckt in einer Reihe hinter einander neben das östliche Stromufer (Separationswerk) legen. Das erste dort anlegende Fahrzeug — also von mehreren das unterste — muß dabei noch oberhalb des obersten Pfeilers der Krahnlaufbrücke beilegen.

§. 4. Fahrzeuge, welche durch die Brücke sacken und, ohne die unteren Mastkrahne zu benutzen, weiter fahren (treiben) wollen, dürfen erst unterhalb der dort liegenden, das Mastlegen

abwartenden Fahrzeuge umgeben (d. h. das Steuerende des Fahrzeugs durch Umwenden desselben nach hinten nehmen).

§. 5. Fahrzeuge, welche sich stromauf mit stehendem Maste der Brücke nähern, haben sich, falls der nordwestliche Krahn besetzt ist, nach der Reihe ihres Eintreffens gestreckt, je zwei und zwei neben einander an die Boberkette, möglichst in der Richtung der Längsachse des Brückenkrahnpfeilers zu legen. Die ersten beiden Fahrzeuge dürfen sich der Brücke nur bis zum untersten, der im Stromstriche erbauten Pfeiler nähern. Von den 2 nebeneinanderliegenden Fahrzeugen hat sich das zuerst eintreffende rechtsseitig zu legen.

§. 6. Stromanfahrende Fahrzeuge, welche unterhalb der Brücke ihren Mast gelegt haben und sich, ohne den Mast zu richten, durch das Ketten- oder ein anderes Dampfschiff schleppen lassen wollen, müssen, sobald der Mast vom Krahne gelegt ist, nach Westen abschwenken, nach dem westlichen Stromufer hinübersacken, und hier in zwei Reihen neben einander anlegen. Das oberste dieser Fahrzeuge muß unterhalb der zweiten, thalwärts der Brücke gelegenen Buhne beilegen.

§. 7. Stromauffahrende Fahrzeuge, welche oberhalb der Brücke ihren Mast aufgerichtet haben, müssen sofort an das westliche Stromufer (Parallelwerk) gieren (d. h. das Fahrzeug an einem stromaufwärts befestigten Tau, Leine oder dergleichen durch den Strom mittelst des Steuers nach dem Ufer hinüber treiben lassen) resp. winden und sich hier in höchstens 3 Reihen neben resp. hinter einander gestreckt so legen, daß der Mast des untersten Fahrzeuges noch nicht in Höhe resp. gegenüber dem obersten im Stromstriche erbauten Brückenpfeiler (Windepfeiler) zu liegen kommt. Am Ufer ist diese Stelle durch eine Warnungstafel bezeichnet.

Haben an dieser Stelle bereits Fahrzeuge geankert oder in anderer Weise sich festgelegt, so müssen dieselben stromaufrücken. Erst nach ihrer Ankunft dortselbst ist es den Schiffern gestattet, ihre Takelage aufzubringen, oder ein Dampfschiff zum Weiterschleppen abzuwarten.

§. 8. In dem Strombereiche, welcher oberhalb der Brücke durch die Wurzel des Separationswerks (d. i. des Steindammes in der Elbe, der die Stromelbe von der alten Elbe trennt), unterhalb durch die 3. Buhne von der Brücke aus gerechnet, begrenzt wird, d. i. 400 Meter ober- und 400 Meter unterhalb der Brücke, dürfen Fahrzeuge auf anderen Plätzen und in anderer Ordnung als §. 3 bis 7 vorgeschrieben nicht liegen bleiben.

§. 9. Das Legen und Aufrichten der Masten durch die Krahne, welche von besonders dazu aufgestellten Beamten bedient werden, geschieht täglich in der Zeit von Sonnenauf- bis

Sonnenuntergang mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage, an welchen Vormittags von 8 1/2 bis 11 Uhr und Nachmittags von 1 1/2 bis 3 Uhr Fahrzeuge nicht expedirt werden.

Für die Bedienung der Krahnwinden, sowie der Winde auf dem obersten Pfeiler zum Vorholen der Fahrzeuge von Krahn zu Krahn, desgleichen für die Benutzung des Windetaues ist eine Gebühr von den Schiffern nicht zu entrichten.

§. 10. Behufs regulärer Benutzung der Krahne hat der Schiffer sein Fahrzeug rechtzeitig vorzubereiten, dasselbe nach Aufforderung des Krahnmeisters sofort an den Krahn zu legen und überhaupt den Anordnungen des Krahnmeisters strenge und schnelle Folge zu leisten. Der Schiffer ist daher verpflichtet mit seiner Mannschaft auf dem Fahrzeuge zu bleiben und dort beim Mastenlegen und Richten rc. die ihm vom Krahnmeister aufgegebene Hülfe zu leisten.

§. 11. Sollten Witterungseinflüsse, starker Schiffsandrang rc. zeitweise Abweichung von dieser Schifffahrtsordnung nothwendig machen, so hat der Schiffer den in dieser Hinsicht getroffenen Anordnungen des Brückenmeisters resp. der Krahnmeister Folge zu leisten.

§. 12. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehende Polizei-Verordnung werden, sofern nicht eine höhere Geldstrafe verwirkt ist, mit Geldstrafen von 1 bis 10 Thaler resp. verhältnißmäßiger Haft geahndet werden.

Magdeburg, den 28. November 1872.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1872 S. 331.)

---

4. Polizei-Verordnung,

betreffend die Eisenbahnbrücke bei Hämerten.

§. 1. Die Brücke steht unter Aufsicht eines besonders dafür bestellten Eisenbahn-Brückenmeisters, der zugleich amtlich befugt sein soll, in Streitfällen zu bestimmen, in welcher Reihenfolge die Schiffe die Brücke zu passiren haben.

§. 2. Der Brückenmeister ist verpflichtet, die Drehbrücke zum Passiren der Schiffe nach Bedarf während der Zeit von 1/2 Stunde vor Sonnenaufgang bis 1/2 Stunde nach Sonnenuntergang öffnen zu lassen, während der übrigen Zeit aber verschlossen zu halten.

Eine weitergehende Verpflichtung zum Oeffnen findet nur ausnahmsweise dann statt, wenn, helle Nächte vorausgesetzt, ein besonders starker Schiffsandrang dies erforderlich macht.

§. 3.

a. Für die nach einem vorher festgestellten und dem Brückenmeister mitgetheilten Fahrplan fahrenden Schnell-, Expreß-, Personen- und Güterzüge muß, wenn die Drehbrücke geöffnet ist, deren Schließung so zeitig vorgenommen werden, daß sie spätestens 5 Minuten vor dem fahrplanmäßigen Abgange eines Zuges von der nächsten Haltestelle (bei Schnell- und Expreß-Zügen auf dem linken Elbufer Stendal, auf dem rechten Rathenow, bei gewöhnlichen Personen- und Güterzügen einerseits Hämerten, andererseits Schönhausen) vollständig geschlossen und verriegelt ist.

Ist die Brücke geschlossen, so darf sie nicht geöffnet werden, wenn sie nicht mit Sicherheit rechtzeitig wieder geschlossen und verriegelt werden kann.

b. Für alle nicht nach einem vorher festgestellten Fahrplane fahrenden Züge, sowie für leere Maschinen muß die Schließung der Drehbrücke auf spezielle Anweisung des Vorstehers der nächsten Vorstation erfolgen. Diese Anweisung muß, wenn nicht ganz besondere Umstände dies unmöglich machen, zu einem solchen Zeitpunkte ergehen, daß es dem Brückenmeister unter gewöhnlichen Verhältnissen möglich ist, 5 Minuten vor der voraussichtlichen Ankunft des Zuges oder der Maschine auf jener Vorstation die Drehbrücke zu schließen und zu verriegeln.

Sind in dem Fahrplane Züge verzeichnet, welche als fakultative nicht regelmäßig, sondern nur nach Bedürfniß abgelassen werden, so finden auf dieselben die vorstehenden Bestimmungen ad b. ebenfalls Anwendung.

§. 4. Ist die Drehbrücke für durchgehende Fahrzeuge geöffnet worden, so muß sie, wenn eine frühere Schließung nicht nach §. 3 nothwendig ist, jedenfalls wieder geschlossen und verriegelt werden, wenn kein Fahrzeug mehr im Stande und Willens ist, die Durchfahrt ohne Aufenthalt vorzunehmen, dagegen ist die Brücke, wenn es der Bahnverkehr gestattet, sofort wieder zu öffnen, sobald ein Fahrzeug zum Passiren derselben in Sicht kommt.

§. 5. Die Oeffnungen der Drehbrücke dürfen zur Durchfahrt nur dann benutzt werden, wenn dieselbe vollständig geöffnet ist.

Bei dem Passiren der Drehbrücke ist jeder Aufenthalt zu vermeiden.

Schiffer, welchestromabwärts durch die Drehöffnung fahren wollen, sind gehalten, oberhalb der Brücke zu wenden und die Brücke, mit dem Steuer voran, zu passiren und haben dabei das

Ankern an den Stellen, an welchen das Telegraphen-Kabel durch den Strom gelegt ist, zu vermeiden.

Bei allen Fahrzeugen, welche mit stehendem Maste durch die Drehöffnung gehen sollen, sind die Stangen rechtzeitig, d. h. auf der Bergfahrt mindestens 50 m. vor der Brücke, an den Mast zu holen und erst nach vollständiger Passirung der Brücke wiederum los zu geben.

Schleppkähne dürfen die Drehöffnungen mit stehenden Masten nur dann passiren, wenn sie sich im Schleppzuge unter den 4 ersten hinter dem Dampfschiffe befinden.

§. 6. Die Schiffe dürfen niemals so nahe der Drehöffnung angelegt werden, daß ein Oeffnen oder Schließen der Drehbrücke dadurch gehindert wird.

Die Drehöffnung der Brücke darf nie mit schleifendem Anker passirt werden. Ebenso ist es verboten, Anker an die Krone und Böschungen des anschließenden Parallelwerks zu werfen, oder mit Stangen und Haken in das Pfeilermauerwerk der Brücke einzugreifen.

Dagegen können die auf der Parallelwerkskrone und an den Brückenpfeilern eingemauerten Ringe, oder die ausgelegten Warp-Bojen benutzt werden.

§. 7. Das Durchbringen der Schiffe durch die Drehbrücke durch Menschen oder Zugvieh soll von der Krone des Parallelwerks aus bewirkt werden, falls die Schiffer nicht vorziehen sollten, mittelst eines mindestens 20 m. oberhalb der Brücke zu legenden Ankers oder der ausgelegten Warp-Bojen die Brücke zu passiren.

Diese Bestimmungen gelten sowohl für die auf- als für die abwärts fahrenden Schiffe.

§. 8. Das Betreten der Dammböschungen außerhalb der gepflasterten Dossirungen oder der dazu besonders bestimmten Stellen ist untersagt.

§. 9. Die dem rechten Ufer zunächst gelegene Drehöffnung ist vorzugsweise für die stromaufwärts gehenden Fahrzeuge, die vom rechten Ufer entferntere Drehöffnung dagegen vorzugsweise für die stromabwärts gehenden Fahrzeuge bestimmt.

Nur wenn entgegenkommende Fahrzeuge nicht zur Stelle sind, oder wenn Wind oder sonstige Störungen die Benutzung einer der beiden Oeffnungen verhindern, oder endlich bei Hochwasser, ist das Passiren der anderen Oeffnung sowohl den abwärts wie den aufwärts gehenden Fahrzeugen gestattet.

Die aufwärts und abwärts fahrenden Schiffe dürfen die Brückenöffnungen nur in der Reihenfolge durchfahren, in welcher sie ankommen und ihr Zeug klar gemacht haben.

Kommen Schiffe oberhalb und unterhalb der Brücke an, ohne im Stande oder Willens zu sein, die Durchfahrt ohne

Aufenthalt vorzunehmen, so müssen sie zurücklegen und die Fahrt für die übrigen Schiffe freilassen.

Darf oder muß dieselbe Brückenöffnung von den abwärts- und den aufwärtsfahrenden Schiffen benutzt werden, so haben in der dem rechten Ufer zunächst belegenen Oeffnung die aufwärts-fahrenden und in der vom rechten Ufer entfernteren die abwärts fahrenden Schiffe vor den andern den Vorzug, jedoch mit der Beschränkung, daß von den bevorzugten Schiffen nicht mehr als vier hinter einander in derselben Richtung durchgelassen werden, demnächst aber höchstens vier von den in der entgegengesetzten Richtung fahrenden Schiffen die Brücke passiren und daß in dieser Weise ferner abgewechselt wird.

Auf die der Personenschifffahrt dienenden Dampfschiffe finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung, denselben steht vielmehr ein Vorfahrtsrecht vor allen übrigen Fahrzeugen zu.

§. 10. Die Schiffer müssen oberhalb und unterhalb der Brücke stets so beilegen, daß die Fahrt für die übrigen Schiffe in keiner Weise gesperrt wird.

Schiffe, die aus irgend welchem Grunde die Fahrt nicht fortsetzen, dürfen innerhalb der Linien, die durch Tafeln oberhalb und unterhalb der Brücke bezeichnet sind, nicht anlegen.

§. 11. Bei allen Anordnungen zum Passiren der Brücke haben die Schiffer, sowie die Schiffszieher den Anweisungen des Brückenmeisters und der Brückenwärter unweigerlich Folge zu leisten.

§. 12. Eine Verdeckung der Kahnnummer beim Passiren der Brücke ist verboten.

§. 13. Der Laufsteg für Fuß-Passage darf nur von Fußgängern benutzt werden. Das Fahren mit Schiebkarren oder Wagen und das Führen von Vieh über denselben ist nicht gestattet.

Gleichfalls ist verboten, von dem Laufstege aus die Eisenbahnbrücke zu betreten.

Die Benutzung des Steges ist, wenn die Drehbrücke nicht geöffnet ist, jederzeit gestattet.

§. 14. Uebertretungen der vorstehenden Bestimmungen werden, soweit nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldbuße bis zu 30 Mark event. mit entsprechender Haft geahndet.

§. 15. Die Polizei-Verordnung der Königlichen Regierung zu Magdeburg vom 17. Januar 1871 (Amtsblatt de 1870 S. 21/22) wird hierdurch außer Kraft gesetzt.

Magdeburg, den 20. April 1882.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Magdeburg de 1882 S. 135.)

5. Polizei-Verordnung,

betreffend die Eisenbahnbrücke bei Wittenberge.

Die ebenfalls unterm 20. April 1882 von dem Chef der Elbstrom-Bauverwaltung erlassene Polizei-Verordnung stimmt mit der Verordnung für die Brücke bei Hämerten*) überein, mit den Ausnahmen, daß im §. 3a. die Parenthese lautet: (auf dem linken Elbufer Seehausen, auf dem rechten Wittenberge,) daß die Vorschriften der §§. 6, 7 und 8 sich — an Stelle des Parallelwerks — auf den Deich und das davorliegende Deckwerk beziehen und daß in §. 15 die Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Magdeburg vom 13. April 1860, soweit dieselbe den Schiffsverkehr durch die Brücke bei Wittenberge betrifft (§. 23 bis 30 Amtsbl. de 1860 S. 164/165), außer Kraft gesetzt ist.

(Amtsbl. Magdeburg de 1882 S. 136 u. Amtsbl. Potsdam de 1882 S. 176.)

---

6. Polizei-Verordnung,

betreffend die Eisenbahnbrücke bei Lauenburg.

§. 1 und 2 (wie bei Hämerten).*)

§. 3a. Für die nach einem vorher festgestellten und dem Brückenmeister mitgetheilten Fahrplane fahrenden Schnell-, Expreß-, Personen- und Güterzüge muß, wenn die Drehbrücke geöffnet ist, deren Schließung so zeitig vorgenommen werden, daß sie spätestens 5 Minuten vor dem fahrplanmäßigen Abgange eines Zuges auf dem linken Elbufer von der Station Echem, oder wenn der Zug in Echem fahrplanmäßig durchfährt, von der Station Lüneburg und auf dem rechten Elbufer von der Station Büchen vollständig geschlossen und verriegelt ist.

(Im Uebrigen wie bei Hämerten.)

§. 3b. Für alle nicht nach einem vorher festgestellten Fahrplane fahrenden Züge, sowie für leere Maschinen muß die Schließung der Drehbrücke auf specielle Anweisung des Vorstehers der Vorstation Echem resp. Büchen, auf welchen Vorstationen alle bezw. Züge und Maschinen halten müssen, erfolgen. (Im Uebrigen wie Hämerten.)

§. 4 bis 8. (Wie bei Hämerten, jedoch ist in §. 6 und 7 statt Parallelwerk „Deich" gesetzt.)

§. 9. Die dem linken Ufer zunächst gelegene Drehöffnung ist vorzugsweise für die stromaufwärts gehenden Fahrzeuge, die vom linken Ufer entferntere Drehöffnung dagegen vorzugsweise für die stromabwärts gehenden Fahrzeuge bestimmt. (Im Uebrigen wie bei Hämerteu, jedoch ist in Absatz 5 dieses §. statt rechten „linken" Ufer gesetzt.)

§. 10—14 (Wie bei Hämerten.)

---

* Seite 103—106.

§. 15. Die Polizei-Verordnung der Königl. Regierung zu Schleswig und der Königl. Landdrostei zu Lüneburg vom 21. Mai 1879 (2c.) wird hierdurch außer Kraft gesetzt.

Schleswig und Lüneburg, den 1. Mai 1882.

Königl. Regierung. Königl. Landdrostei.

(Amtsbl. Schleswig de 1882 S. 193, Amtsbl. Hannover de 1882 S. 576.)

7. Polizei-Verordnung,

betreffend den gewerbsmäßigen Betrieb des Durchziehens der Segelschiffe durch die Elbbrücke bei Wittenberge.

§. 1. Den Schiffsführern bleibt freigestellt, zum Zwecke des Durchbringens ihres Fahrzeuges durch die Brücke bei Wittenberge die Hülfe eines Unternehmers (§. 3) in Anspruch zu nehmen, oder mit eigenen Mannschaften, durch Winden 2c., unter Innehaltung der bestehenden polizeilichen Vorschriften, das Fahrzeug durch die Brücke zu befördern.

§. 2. Der gewerbsmäßige Betrieb des Durchziehens der Segelschiffe durch die Brücke mittelst Menschenkraft oder Zugvieh darf fortan nur unter Beachtung der nachfolgenden Bestimmungen ausgeübt werden.

§. 3. Zum gewerbsmäßigen Unternehmen des Schiffszuges, resp. zur Leitung des Schiffszuges unter Benutzung von Zugvieh sind nur diejenigen Personen befugt, welche sich als schifffahrtskundig ausgewiesen und ein Patent zum Betriebe der Segelschifffahrt auf der Elbe erlangt haben. Die erforderlichen Hülfskräfte können die Unternehmer nach eigener Wahl annehmen.

§. 4. Der Unternehmer resp. Leiter des Leinenzugs hat für die Aufrechterhaltung der Ruhe und Ordnung unter seiner Mannschaft Sorge zu tragen und ist für die Beachtung dieser Vorschriften für sich und seine Leute verantwortlich.

§. 5. Das Durchbringen der Schiffe durch die Brücke hat von der Deichkrone oder dem Deckwerk aus zu erfolgen. Es ist hierbei das Betreten der Deichböschungen und des davorliegenden Deckwerks außerhalb der gepflasterten oder der zum Betreten bestimmten Stellen nicht gestattet.

§. 6. Sobald ein aufwärtssegelndes Fahrzeug die Brücke erreicht hat und den Leinenzug wünscht, hat der Unternehmer desselben, wofern die Drehbrücke nicht gesperrt ist, ungesäumt die erforderlichen Zugkräfte zu stellen und das Durchziehen ohne Unterbrechung und ohne jeden Aufenthalt auszuführen.

§. 7. Die Fahrzeuge dürfen im Allgemeinen nur in der Reihenfolge durchgebracht werden, in welcher sie ankommen. Sollte jedoch ein Schiffer mit der Klarmachung seines Zeuges u. s. w. zögern, so darf ausnahmsweise das nächstfolgende Fahr-

zeug, falls dieses früher klar gemacht hat, zuerst durchgebracht werden. Der Brückenmeister trifft in dieser Beziehung bei entstehenden Meinungsverschiedenheiten endgültige Entscheidung.

§. 8. Die Fahrzeuge müssen soweit stromaufwärts geschleppt und oberhalb der Brücke beigelegt werden, daß die Fahrt für die übrigen Schiffe in keiner Weise gesperrt oder gefährdet wird.

§. 9. Zum Zwecke des Durchbringens der Fahrzeuge durch die Brücke können die auf der Deichkrone eingesetzten Pfähle benutzt werden.

§. 10. Die Schiffszieher und deren Hülfsmannschaften sind bei Ausübung ihres Gewerbes der Aufsicht des betreffenden Stromaufsichtsbeamten unterworfen und haben außerdem den auf das Passiren der Drehbrücke bezüglichen Anordnungen des Brückenmeisters und der Brückenwärter unweigerlich Folge zu leisten.

§. 11. Die Schiffer haben für das ordnungsmäßige Durchbringen ihres Fahrzeuges durch die Brücke die in dem zugehörigen Tarife vom heutigen Tage festgestellten Kostenbeträge zu entrichten.

§. 12. Uebertretungen dieser Verordnung werden, soweit nicht nach allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldbuße bis zu 30 Mark event. mit entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 20. September 1882.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Potsdam de 1882 S. 404.)

IV. Vorschriften für den Verkehr in den Nebenflüssen und Häfen.

1. Conzession

zum Betriebe der Ketten- resp. Tauschleppschifffahrt auf der Saale.

Die unterm 7. Mai 1873 (Amtsbl. Magdeburg S. 357) der Kettenschleppschifffahrts-Gesellschaft der Ober-Elbe zu Dresden zum Betriebe der Kettenschifffahrt auf der Saale von Calbe bis zur Mündung in die Elbe seitens des Ministers für Handel 2c. ertheilte Concession entspricht, soweit das allgemeine Schifffahrts-Interesse in Betracht kommt, der unter Tit. I. Nr. 12*) mitgetheilten Concession für die Elbe. An Stelle der Königlichen Regierung ist der Ober-Präsident der Provinz Sachsen getreten.

*) Seite 77—81.

Nr. 4 der Concession lautet abweichend:

„Die Beförderung von Waaren oder Fahrzeugen darf Niemandem versagt werden, sofern die Fahrzeuge für den Schleppdienst tauglich, mit der nöthigen Bemannung und Ausrüstung versehen sind und ihr Tiefgang dem jeweiligen Wasserstande entspricht.

Die Beförderung der Fahrzeuge einer Station erfolgt nach der Reihenfolge der Anmeldungen, über welche besondere Register zu führen sind. In der Fahrt begriffene Fahrzeuge dürfen zu Gunsten der Fahrzeuge einer inzwischen erreichten Station nicht abgehängt werden, auch wenn die Anmeldung der letzteren zeitlich früher erfolgt ist.

Die Anmeldung bei einer Station kann erst erfolgen, wenn das betreffende Fahrzeug zur Stelle ist, und zum Abfahren fertig liegt. Das über die Anmeldungen zu führende Register muß Jedermann zur Einsicht offen liegen.

Dem Ober-Präsidenten der Provinz Sachsen bleibt vorbehalten, über die Einrichtung der Register und die Modalitäten der Anmeldungen nähere Bestimmungen zu treffen, sowie auch vorzuschreiben, daß die eigenen Fahrzeuge der Unternehmerin denjenigen anderer Personen bei der Beförderung nachstehen sollen.

In die Transport-Verträge oder Bedingungen dürfen Bestimmungen nicht aufgenommen werden, durch welche die Gesellschaft von der durch das Gesetz begründeten Verpflichtung, für Schäden an den beförderten Gütern oder Fahrzeugen aufzukommen, ganz oder theilweise befreit werden würde."

---

2. Polizei-Verordnung,

betreffend die Signalisirung der Schifffahrt auf der Saale von der Calber Schleuse abwärts.

§. 1. Jedes die Saale befahrende Fahrzeug hat, sofern es nicht von einem Dampfer geschleppt wird, oder selbst ein Dampfschiff ist, auf der Stromstrecke zwischen der Calber Schleuse und der Saalemündung zur Vermeidung von Havarien beim Begegnen mit der Kettenschleppschifffahrt, an einer mindestens 8 bis 10 Meter langen Stange einen Wimpel zu führen, welcher die Annäherung in den kurzen mittelhochufrigen Stromkrümmungen schon auf weite Entfernungen hin erkennbar macht.

§. 2. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen im vorstehenden §. 1 unterliegen, außer dem eventuellen Schadenersatze bei wirklich eingetretenen Havarien, in jedem Falle einer Strafe bis zum Betrage von 10 Thalern oder entsprechender Haft.

Magdeburg, den 5. November 1873.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1873 S. 347.)

3. Polizei-Verordnung,

betreffend die Verwendung von Pferden oder sonstigen Zugthieren zum Schiffstreideln längs der Saale von der Grenze des Herzogthums Anhalt bis zur Einmündung in die Elbe.

§. 1. Pferde oder andere Zugthiere dürfen bei der Verwendung zum Schiffstreideln auf dem Leinpfade längs der Saale von der Grenze des Herzogthums Anhalt bis zur Einmündung in die Elbe nicht neben einander gespannt werden, müssen vielmehr so gespannt werden, daß sie auf dem Leinpfade hinter einander gehen.

§. 2. Die Zugthiere müssen durch besondere Führer geleitet werden.

Für ein Zugthier oder zwei Zugthiere genügt ein Führer. Für drei oder mehr Zugthiere sind mindestens zwei Führer erforderlich.

Die Führer haben dafür zu sorgen, daß die Flußufer und die Grundstücke, über welche der Leinpfad führt und die darauf befindlichen Pflanzen, Sträucher und Bäume von den Zugthieren nicht beschädigt werden.

§. 3. Wegen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen in den §§. 1 und 2 werden die Besitzer der Zugthiere für jeden Fall einer Uebertretung mit Geldbuße bis zu 30 Mark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Magdeburg, den 3. August 1881.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Magdeburg de 1881 S. 279.)

---

4. Regulativ

für die Schiffer, welche die Saalebrücke bei Grizehne passiren wollen.

§. 1. Die Saale-Brücke kann nur mit gelegten Masten passirt werden, wozu die dem rechten Ufer zunächst liegenden 3 Joche bestimmt sind.

§. 2. Schiffer, welche mit ihren Fahrzeugen die Saale-Brücke passiren, haben bei den zum Legen der Masten ober- und unterhalb errichteten Krahnen anzulegen, ihre Fahrzeuge an den Ankerpfählen oder an den Ringen, welche am Bollwerk der Krahne und der Brückenpfeiler sich befinden, gehörig zu befestigen und demnächst sofort ihre Ankunft dem Brückenwärter zu melden.

§. 3. Nach der Reihenfolge dieser Anmeldung und unter Aufsicht des Brückenwärters erfolgt die Beförderung der Fahrzeuge. Dieselben müssen an zwei Seilen von der am Ufer befindlichen Mannschaft durch die Brücke geführt werden. Die

Schiffer haben sich hierbei stumpfer, unbeschlagener Stangen zu bedienen. Das Einsetzen der Ruder in die Ueberböschungen und gegen das Mauerwerk, das Werfen von Ankern und Landeisen auf die Uferstrecke zwischen den beiden Krahnen, sowie das Betreten der Böschungen oder der Brücke ist bei 2 Thalern Strafe verboten.

§. 4. Das Legen und Richten der Masten kann nur zur Tageszeit geschehen. Zu diesem Ende legt das an der Reihe seiende Fahrzeug dicht am Bollwerk des Krahnes an und befestigt dasselbe nach Anweisung des Brückenwärters oder Brückenknechts.

§. 5. Die Benutzung der Windevorrichtung geschieht unentgeltlich, jedoch nur nach Anweisung des Brückenwärters oder Brückenknechts.

Widersetzlichkeiten gegen dieselben bei Ausübung ihrer Geschäfte, sind bei Vermeidung einer Strafe von 1 Thaler verboten.

§. 6. Die Niederlegung der verwirkten Geldstrafen geschieht bei der Eisenbahnkasse zu Grizehne.

Magdeburg, den 1. Januar 1842.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.
(Verordnungstafel an der qu. Brücke.)

5. Polizei-Verordnung,

betreffend die Benutzung des schiffbaren Theiles der alten Elbe oberhalb Pretzien von der Wehrzuführungsmulde ab abwärts bis zum Dornburger Abschlußdamm.

§. 1. Während der Schifffahrtsperiode darf ohne besondere Erlaubniß des für die Aufsicht bestellten Königlichen Forstschutzbeamten Niemand seine Fahrzeuge vor die an der vorbezeichneten Uferstrecke befindlichen forstfiskalischen Steinablagen zum Ein- und Ausladen anlegen.

§. 2. Den zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur vorläufigen Schlichtung von Streitfällen ergehenden Anordnungen des mit der Handhabung der Polizei auf dem schiffbaren Theile der alten Elbe beauftragten Königl. Forstschutzbeamten ist überall Folge zu leisten.

§. 3. Wer den vorstehenden Vorschriften zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu 30 Mark, im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft bestraft.

Magdeburg, den 24. August 1880.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Oberpräsident der Provinz Sachsen.
(Amtsbl. Magdeburg de 1880 S. 305.)

6. Polizei-Verordnung,

betreffend den Schiffsverkehr im Salinenkanal bei Schönebeck.
(Auszug.)

§. 1. Jeder Schiffer, welcher beabsichtigt, in den Salinen-Kanal einzulaufen, hat zunächst sein Fahrzeug an einer freien Stelle des Elbufers anzulegen, sich alsbald bei dem Wachtaufseher der Saline zu melden und um die Erlaubniß — in den Kanal einlaufen zu dürfen — nachzusuchen.

§. 2. Erscheint das Anlegen des Fahrzeuges im Kanal während der fraglichen Zeit statthaft, so wird die Meldung in das dazu bestimmte Register eingetragen und erhält der Schiffer alsdann einen mit der laufenden Nummer des Registers versehenen salzamtlichen Erlaubnißschein ausgestellt und auf Grund desselben den Platz zum Anlegen im Kanal von dem Wachtaufseher angewiesen.

§. 4. Die Schiffe sind stets so aufzufahren, daß in der Mitte des Kanals eine freie Durchfahrt für andere Kähne und namentlich — in dem von Gebäuden umgebenen Kanaltheile — für die Prahmspritze verbleibt.

Die Ein- und Ausmündung des Kanals darf nicht durch Schiffe verlegt werden.

§. 6. Vor den Salinen-Ladebühnen dürfen nur die mit Anweisung zur Salzverladung versehenen Schiffer anfahren und diese Stellen — auch bei noch nicht vollendeter Ladung — nach erhaltener Aufforderung durch den betreffenden Beamten sofort wieder verlassen.

§. 7. Das Ein- und Ausladen von Gütern, welche weder für die Saline, die chemische Fabrik oder die Königl. Berginspection zu Staßfurt bestimmt, noch von den betreffenden Werksverwaltungen bezogen sind, sowie das Niederlegen von Waaren für Privatpersonen überhaupt im Territorio der Königl. Saline, ist ohne besondere salzamtliche Erlaubniß untersagt.

§. 13. Ungebührliches Betragen, Zänkereien und Ruhestörungen werden mit den gesetzlichen Strafen geahndet und haben erforderlichen Falls die Ausweisung der betheiligten Personen vom Bereiche des Salinen-Territoriums zur Folge.

§. 14. Das Ueberwintern im Kanal soll, soweit der vorhandene Raum und die Sicherheit der Saline es zuläßt, bis auf Weiteres unter den vorstehenden Bedingungen auch andern Schiffern gestattet sein, als solchen, welche mit Gütern für die Saline, die chemische Fabrik oder die Königl. Berginspection zu Staßfurt ankommen oder Erzeugnisse der bezüglichen Werke abzuholen haben.

Bei wiederaufgehender Schifffahrt müssen diese Schiffer mit ihren Kähnen den Kanal sofort verlassen.

§. 15. Die Schiffer haben während ihrer Abwesenheit im Winter die Fahrzeuge einem zuverlässigen, verantwortlichen und dem Wachtaufseher namhaft zu machenden Mann in Aufsicht zu geben.

§. 17. Das Salzamt übernimmt hinsichtlich der den Schiffern im Kanal für ihre Fahrzeuge gebotenen Sicherheit keinerlei Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten.

§. 18. Die Schiffer haben den Anordnungen des Wachtaufsehers und den sonstigen Aufforderungen von Seiten des Salzamts unweigerlich Folge zu leisten.

Etwaige Beschwerden über die Anordnungen des Wachtaufsehers sind bei dem Salinen-Polizeiverwalter anzubringen.

§. 19. Jede Verletzung der in den §§. 1—18 gegebenen Vorschriften wird, insofern nicht dafür anderweitig eine höhere Strafe bestimmt ist, außer der etwaigen Verpflichtung zum Schadenersatz mit einer Geldbuße von 10 Sgr. bis 3 Thlr. oder im Unvermögensfalle mit entsprechender Gefängnißstrafe geahndet.

Schönebeck, den 23. November 1871.

Königliches Salzamt.

(Kreisblatt Calbe Nr. 50 S. 397.)

7. Polizei-Reglement

über die Benutzung des Sülzebaches bei Buckau.

§. 1. Ein jeder Uferbesitzer an der Sülze hat das Recht, an seinem Ufer Kähne zum Aus- und Einladen, resp. Flöße, in der Breite eines Elbkahns, zum Heranziehen an das Ufer anzulegen. Niemand jedoch darf zwei Schiffsgefäße, resp. Flöße, neben einander in den Fluß hineinlegen.

§. 2. Sofern durch gleichzeitige Ausübung dieses Rechts von den beiden gegenüber liegenden Uferbesitzern bei niedrigem Wasserstande das Fahrwasser sehr beschränkt werden sollte, so darf nicht jeder Uferbesitzer an seinem ganzen Ufer entlang Kähne, resp. Flöße, unmittelbar hinter einander anlegen, sondern es muß sodann ein der Länge des gegenüber angelegten Schiffes, resp. Floßes, entsprechender Raum zwischen den anzulegenden Schiffen, resp. Flößen, offen gelassen werden, so daß in einer Schlangenlinie durch die angelegten Schiffsgefäße, resp. Flöße, hindurch gefahren werden kann.

§. 3. Wenn zu gleicher Zeit viele Schiffsgefäße, resp. Flöße, welche in der Sülze ausgeladen, resp. beladen werden und an das Ufer gebracht werden sollen, ankommen, so dürfen

nur so viele, als nach obigen Feststellungen erlaubt, zu gleicher Zeit in die Sülze gebracht werden, die übrigen müssen in der Elbe ankern.

§. 4. Leere Schiffsgefäße dürfen nicht in dem Sülzeflusse liegen bleiben, vielmehr müssen dieselben, erst wenn ihre Beladung erfolgen soll, eingeholt werden, resp. müssen sie, sobald sie entladen sind, aus der Sülze herausgeschafft werden. Der Dampfschifffahrts-Gesellschaft wird jedoch gestattet, an dem östlichen, ihr eigenthümlich zugehörigen Ufer der Sülze, von der nördlichen untern Kante der über dieselbe führenden Brücke abgerechnet, in einer Länge von 180 Fuß, Schiffsgefäße, auch wenn sie leer sind, zu bergen. Eine gleiche Befugniß wird dem Eigenthümer des gegenüber liegenden Ufers in correspondirender Länge, dem Civil-Ingenieur Tischbein, eingeräumt.

Es wird jedoch hierbei bemerkt, daß durch Ausübung dieses größern Rechts, Seitens der Dampfschifffahrts-Gesellschaft resp. des rc. Tischbein, das Fahrwasser nicht so beschränkt werden darf, daß es nicht mit den Schiffsgefäßen benutzt werden könnte.

§. 5. Wer den in den §§. 1, 2, 3 und 4 getroffenen Anordnungen entgegenhandelt, verfällt auf Grund des §. 5 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 in eine Polizeistrafe, welche mit der ausdrücklichen Genehmigung der Königlichen Regierung zu Magdeburg bis auf Höhe von zehn Thalern hierdurch angedrohet wird.

§. 6. rc.

Wanzleben, den 8. October 1851.

Der Königl. Landrath.

(Genehmigt durch die Königl. Regierung, Abtheilung des Innern, zu Magdeburg unterm 1. November 1851, Amtsbl. de 1851 S. 474.)

8. Polizei-Verordnung,

betreffend den Schiffsverkehr auf der Zollelbe bei Magdeburg.

§. 1. Weder bei der Bergfahrt noch bei der Thalfahrt dürfen Fahrzeuge in die Zollelbe bei Magdeburg einlaufen, bevor sie bei dem Strom- und Schifffahrtspolizeibeamten angemeldet worden sind, und es müssen dieselben den Platz in der Zollelbe, welcher sich längs der auf der nördlichen Spitze des kleinen Werders belegenen stromfiskalischen Ablage hinzieht und welcher durch Warnungstafeln noch näher bezeichnet ist, für die Legung der stromfiskalischen Prahme, Fahrzeuge rc. freihalten.

Bei der Meldung muß der Tiefgang des Fahrzeuges richtig angegeben werden.

§. 2. Die Reihenfolge, in welcher die Fahrzeuge die Zollelbe zu passiren haben, bestimmt der Strom- und Schifffahrts-

polizeibeamte und von dieser Reihenfolge darf nicht abgewichen werden.

§. 3. Innerhalb der Zollelbe darf kein Fahrzeug segeln oder mit Dampfkraft bewegt werden. Auch ist es untersagt, daß die Fahrzeuge in der Zollelbe die Anker an der Kaffe hängen haben.

§. 4. Es dürfen Fahrzeuge daselbst nur dann anlegen, wenn sie Ladung einnehmen oder löschen. Zu diesem Zwecke dürfen am rechten und linken Ufer nur 2 Fahrzeuge neben einander in den Strom gelegt werden und es unterliegt die Anlegung eines dritten der speciellen Genehmigung des Hafenmeisters.

§. 5. In der Zollelbe dürfen deshalb auch keinerlei Reparaturen an Fahrzeugen vorgenommen, ebensowenig aber Bauhölzer, Masten u. s. w. ohne polizeiliche Genehmigung auf den Ufern derselben zur Aufbewahrung niedergelegt werden.

§. 6. Im Fahrwasser der Zollelbe darf weder das Richten und Niederlegen von Masten noch ein Ableichtern oder Ueberladen von einem Fahrzeuge in das andere stattfinden.

§. 7. Jedes Fahrzeug, welches während der Wintermonate die Zollelbe als Hafen benutzen will, muß vorher dem Strom- und Schifffahrts-Polizeibeamten angemeldet werden und darf den ihm zur Ueberwinterung angewiesenen Platz nicht verändern. Fahruntüchtige Schiffsgefäße werden zur Ueberwinterung in der Zollelbe nicht zugelassen.

§. 8. Jedes zur Ueberwinterung in der Zollelbe untergebrachte Fahrzeug muß durch Ketten und Taue gehörig befestigt und von einem besonderen Wächter fortwährend beaufsichtigt werden.

§. 9. Die Aufeisung der Zollelbe, welche durch das Ueberwintern der Schiffsgefäße daselbst zur Freihaltung der Fahrbahn nothwendig wird, sind die Inhaber der überwinternden Fahrzeuge auszuführen verpflichtet. Zur Genügung dieser Verpflichtung ist von Seiten jedes Fahrzeuges ein mit den erforderlichen Geräthschaften versehener Arbeiter binnen 24 Stunden nach vorangegangener Aufforderung zu gestellen, welcher die Arbeit nach Anweisung des Strom- und Schifffahrts-Polizeibeamten auszuführen hat.

§. 10. Wer diesen Vorschriften zuwiderhandelt, oder dem in dieser Verordnung ihm gemachten Auftrage nicht pünktlich und vollständig nachkommt, verfällt, sofern die allgemeinen Gesetze keine höhere Strafe vorschreiben, in eine Geldstrafe bis zu 10 Thalern oder entsprechender Haft.

Außerdem haben die Inhaber der Fahrzeuge zu gewärtigen, daß die Unterlassung der in Vorstehendem bezeichneten Hand-

lungen, die Ausführung derselben auf Kosten der Verpflichteten im Wege der Execution durch Dritte zur Folge haben wird.

Magdeburg, den 11. Juni 1874.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. Magdeburg de 1874 S. 203.)

9. Polizei-Verordnung,

betreffend das Ankerwerfen über dem Reichstelegraphenkabel in der Zollelbe bei Magdeburg.

Behufs Schonung des in dem Bette der Zollelbe nahe oberhalb der Zollbrücke bei Magdeburg seitens der Kaiserlichen Reichs-Telegraphen-Verwaltung verlegten Telegraphenkabels, dessen Liegestelle durch 2 an den Ufern aufgestellte, in den Landesfarben gestrichene Tafeln mit der Inschrift „Telegraph“ bezeichnet worden ist, wird das Ankern an dieser Liegestelle sowie bis 5 m oberhalb und 5 m unterhalb derselben, also auf 10 m Stromlänge hierdurch verboten.

Uebertretungen dieser Polizei-Verordnung werden mit einer Geldbuße von 3 bis 30 Mark und im Unvermögensfalle mit entsprechender Haft geahndet.

Magdeburg, den 15. December 1877.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsbl. Magdeburg de 1878 S. 17.)

10. Polizei-Verordnung,

betreffend die Benutzung des Winterhafens bei Mühlberg.

§. 1. Jedes Fahrzeug, welches zur Ueberwinterung in den Hafen gebracht werden soll, muß durch den Besitzer oder Steuermann desselben vorher dem Hafenmeister angemeldet werden und darf den von diesem ihm zur Ueberwinterung angewiesenen Platz nicht verändern.

Fahruntüchtige Schiffsgefäße werden zur Ueberwinterung im Hafen nicht zugelassen.

§. 2. Der Schiffsführer ist außerdem verpflichtet, sowohl bei der Ueberwinterung als auch bei offener Schifffahrt das Eintreffen seines Fahrzeuges im vorgedachten Hafen, bezw. das Auslaufen desselben aus dem Hafen, dem mit der Erhebung der Hafengeld-Abgabe betrauten Königl. Haupt-Steuer-Amte zu Mühlberg anzuzeigen.

Die Anmeldung hat binnen 24 Stunden nach bewirkter Festlegung, die Abmeldung mindestens 24 Stunden vor dem Abgange des betreffenden Fahrzeuges zu erfolgen. Die An- resp. Abmeldung ist nach dem beigefügten Schema zu bewirken.

§. 3. Jedes Fahrzeug muß durch den Schiffsführer resp. Eigenthümer in der Art durch Ketten oder Taue 2c. solide befestigt werden, daß auch bei dem Ausbruche eines heftigen Sturmes keine Gefahr für die Schiffsgefäße zu befürchten ist.

§. 4. Die Fahrzeuge dürfen während der Ueberwinterung im Hafen nicht die Anker an der Kaffe hängen haben.

§. 5. Mit Pulver oder sonstigen explosiven Stoffen beladene Fahrzeuge müssen vor dem Einlaufen in den Hafen entladen werden. Fahrzeuge, welche Petroleum oder andere leicht entzündliche Stoffe führen, müssen, sofern sie nach den bestehenden Polizeivorschriften überhaupt zuzulassen sind, einen abgesonderten Liegeplatz einnehmen und haben die Schiffsführer im Uebrigen die für den Verkehr resp. die Aufbewahrung von Petroleum und ähnlichen Oelen bestehenden polizeilichen Bestimmungen aufs Strengste inne zu halten.

§. 6. Das Anmachen von Feuer auf den Fahrzeugen (abgesehen von den Dampfschiffen) ist nur nach vorheriger Einholung der Genehmigung des Hafenmeisters gestattet. Die in dieser Beziehung geltenden Polizeivorschriften sind von den Schiffern zu beachten, auch sind letztere verpflichtet, die nach örtlicher Untersuchung von dem Hafenmeister aus Sicherheitsrücksichten etwa für nöthig erachteten besonderen Vorkehrungen, bevor Feuer angemacht wird, auf ihren Fahrzeugen zu treffen. Von 10 Uhr Abends an darf, außer bei Sturm, Eisgang und Hochwasser, kein Feuer mehr in den Kajüten geführt werden. Zur Verhütung von Feuersgefahr ist unmittelbar neben jedem festgefrorenen Fahrzeuge ein Wasserloch einzuhauen und stets frei zu erhalten.

§. 7. Die zur Aufeisung des Hafens erforderlichen Mannschaften und Geräthe haben die Besitzer der überwinternden Fahrzeuge nach Anweisung des Hafenmeisters unentgeltlich zu stellen.

§. 8. Gegenstände, welche das Wasser verunreinigen, oder die Fahrtiefe des Hafens beeinträchtigen, als Kehricht, Asche, Steine, Schlacken u. s. w. dürfen nicht in den Hafen geworfen werden.

§. 9. Uebertretungen dieser Vorschriften werden mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mark, event. mit entsprechender Haft geahndet.

Außerdem haben die Inhaber der Fahrzeuge zu gewärtigen, daß bei Unterlassung der ihnen in Vorstehendem auferlegten Handlungen die Ausführung derselben auf ihre Kosten im Wege der Exekution herbeigeführt werden wird.

Magdeburg, den 28. April 1882.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

Schema für die An- und Abmeldungen.

1. Anmeldung.

Ich Unterschriebener, der . . . . aus . . . . . . melde, daß ich im hiesigen Hafen angelangt bin, mit nachbenannten Gegenständen:

Laufende Nr.	Schiffsgefäße.			Andere Fahrzeuge.			Betrag der Abgabe.
	deren Bezeichnung.	Tragfähigkeit.	Ladung.	Länge.	Breite.	Fläche. qm	

Mühlberg, den 18

2. Abmeldung.

Ich Unterschriebener, der . . . . aus . . . . . . melde, daß ich den hiesigen Hafen am . . . Mittags . Uhr verlassen werde mit nachbenannten Gegenständen:

Laufende Nr.	Schiffsgefäße.			Andere Fahrzeuge.			Betrag der Abgabe.
	deren Bezeichnung.	Tragfähigkeit.	Ladung.	Länge.	Breite.	Fläche. qm	

Mühlberg, den 18

Bemerkungen.

1. Die An- resp. Abmeldungen sind dem Haupt-Steuer-Amte in je 2 Exemplaren vorzulegen.
2. Die Tragfähigkeit der Schiffe ist nach dem Meßbriefe, aber nur dann anzugeben, wenn nach ihr der Abgabesatz zu bemessen ist.
3. Bei Fahrzeugen 2c., bezüglich deren die Abgabe nach dem Flächenraume zu bemessen ist, (Abtheilung D. des Tarifs) ist die Länge und Breite an der Stelle zu messen, wo sie am größten ist. Die Größe der Oberfläche wird durch Multiplikation der gefundenen Länge und Breite festgestellt.
4. Die tarifmäßige Abgabe ist innerhalb 24 Stunden nach deren Fälligkeit zur Vermeidung sofortiger zwangsweiser Beitreibung zu entrichten.

(Amtsbl. Merseburg de 1882 S. 159.)

11. Polizei-Verordnung,

betreffend die Benutzung des Hafens bei Wittenberg.

10. Die unterm 27. December 1879 (Amtsbl. Merseburg de 1880 S. 21.) und unterm 16. December 1880 (Amtsbl. Merseburg de 1881 S. 11.) über die Benutzung des Hafens bei Wittenberg als Ueberwinterungshafen von dem Chef der Elbstrom-Bauverwaltung erlassenen Polizei-Verordnungen stimmen im Wesentlichen mit der Verordnung für den Hafen zu Mühlberg überein.

---

12. Vorschriften

für die Benutzung des herrschaftlichen Schiffs-Liege- und Lösch-Platzes zu Hoopte.

§. 1. Jeder wer den herrschaftlichen Schiffs-Liege- und Löschplatz zu Hoopte benutzen will, hat sich zuvor bei dem bestellten Aufseher zu melden, dessen Anordnungen sich in allen Stücken zu fügen und insbesondere keinen anderen als den ihm angewiesenen Liege- oder Lösch-Platz einzunehmen.

§. 2. Wegen der Landung behufs der Zollabfertigung wird auf die desfallsigen besonderen Vorschriften verwiesen.

§. 3. Die Fahrzeuge sind sofort nach dem Einlaufen auf den angewiesenen Stellen zu verankern, oder an den Landfasten und Anbinde-Pfählen, nach Anweisung des Aufsehers fest und sicher zu vertauen.

§. 4. Erde, Schutt, Asche, Kehricht und andere derartige Gegenstände dürfen nicht über Bord geworfen, sondern nur an die dafür bestimmten Plätze gebracht werden.

§. 5. Bei dem Aus-, Ein- und Umladen untersinkender schwerer Körper ist thunlichste Vorsicht anzuwenden. — Der betreffende Schiffer kann zur Fortschaffung der über Bord gefallenen derartigen Gegenstände angehalten werden.

§. 6. Fahrzeuge, welche auf dem Liegeplatze oder in dessen Einfahrt gesunken sind, müssen sammt der Ladung innerhalb einer vorzuschreibenden Frist, von dem betreffenden Schiffer herausgeschafft werden.

Schiffer oder Schiffsleute, welche absichtlich oder durch grobes Verschulden das Sinken eines Fahrzeuges an den vorbemerkten Stellen veranlassen, sind straffällig.

§. 7. Schiffer, welche Schießpulver oder andere feuergefährliche Gegenstände führen, haben solches vor dem Einlaufen dem Aufseher, zum Zwecke anzuordnender Sicherheitsmaßregeln, anzuzeigen.

§. 8. Theer, Pech, Harz und andere leicht entzündliche Gegenstände dürfen nicht an Bord der Schiffe, sondern nur an den dazu vom Aufseher anzuweisenden Plätzen gekocht werden.

§. 9. Auf den Schiffen darf Feuer nur in sichern Behältern und an sicheren Plätzen unterhalten und Licht nur in verschlossenen Leuchten gebrannt werden.

§. 10. Von Sonnen-Untergang bis zu Sonnen-Aufgang, sowie während des Löschens und Ladens leicht feuerfangender Gegenstände darf kein Feuer auf den Schiffen unterhalten werden.

§. 11. Auf Schiffen, welche Schießpulver führen, darf überall nicht mit Feuer oder Licht verkehrt werden.

§. 12. Ladungsgegenstände sind nur auf die vom Aufseher anzuweisenden Plätze zu bringen, von anderen Plätzen aber von den betreffenden Schiffsführern sofort wegzuschaffen.

§. 13. In den Fällen der §§. 5 und 12 kann die Fortschaffung von Gegenständen auf Kosten des Verpflichteten angeordnet werden, wenn letzterer darin sich säumig bezeugt.

§. 14. Die Schiffsführer haben ihre Leute mit den Vorschriften dieses Regulativs bekannt zu machen.

§. 15. Vor der Abfahrt von der angewiesenen Liegestelle haben die Schiffer sich bei dem Aufseher zu melden und die tarifmäßigen Abgaben zu berichtigen.

§. 16. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen werden mit Geldstrafe bis zu 20 Thalern geahndet.

Im Unvermögensfalle wird die Geldstrafe nach Bestimmung des Polizeistrafgesetzes in Gefängniß oder Strafarbeit verwandelt.

In Ansehung sonstiger Vergehen greifen die Bestimmungen des Polizeistrafgesetzes, bezw. der Criminalgesetze Platz.

§. 17. Die Ortspolizei und die Königliche Landgendarmerie werden die Ausführung und Befolgung der obigen Vorschriften unterstützen.

Lüneburg, den 15. October 1861.

Königlich Hannoversche Landdrostei.

V. Vorschriften für die Benutzung der Schleusen und der fiskalischen Mastenkrahne.

1. Bekanntmachung,

betreffend die Benutzung der Elbschleuse bei Magdeburg und der Saaleschleuse bei Calbe.

Mit Bezug auf den in der Gesetzsammlung publicirten Tarif vom 6. April 1870, nach welchem die Abgabe für die Benutzung der Elbschleuse bei Magdeburg und der Saale- und

Unstrutschleusen zu erheben ist, wird hiermit zur weiteren Ausführung der unter Nr. 2 der zusätzlichen Vorschriften getroffenen Anordnung Folgendes bestimmt:

1. Jeder Führer eines die vorbezeichneten Schleusen benutzenden Schiffsgefäßes oder Flosses hat bei den zur Erhebung der Abgabe bestimmten, unverändert bleibenden Empfangsstellen vor der Einfahrt in die Schleuse die im Tarife bestimmte Abgabe zu erlegen, sofern die Entrichtung nicht bereits im Voraus stattgefunden hat. Er ist verpflichtet über das von ihm geführte Schiffsgefäß oder Floß bei jeder Empfangsstelle nach Maßgabe des vorgeschriebenen Musters behufs der Erhebung der Abgabe eine schriftliche Anmeldung zu machen, aus welcher rücksichtlich der stromaufwärts fahrenden Schiffe insbesondere zu ersehen sein muß, ob die Ladung die Hälfte der Tragfähigkeit des Schiffsgefäßes übersteigt, rücksichtlich der Flösse aber hervorgehen muß, wie groß die Oberfläche des Flosses ist, ob dasselbe ganz oder theilweise aus vierkantig beschlagenen Hölzern (Quadratholz) oder aus Balken besteht, sowie ob und womit es beladen ist. Ebenso ist von dem Führer eines Schiffsgefäßes oder Flosses bei jeder Empfangsstelle der Frachtbrief, das Schriftstück über die Abfertigung bei der zuletzt berührten Hebestelle und die erhaltene amtliche Vermessungsbescheinigung vorzulegen.

2. Die zum Ableichtern angenommenen Fahrzeuge, welche nur ein Sechstel des vollen Tarifsatzes zu entrichten haben, sind von dem Führer des Schiffsgefäßes, welches abgeleichtert wird, in der schriftlichen Anmeldung des Letzteren und zwar nach demselben unter der Bezeichnung als „Ableichter" aufzuführen.

Die Schiffsführer sind verbunden, nachzuweisen, daß die als Ableichter angemeldeten Gefäße wirklich nur als solche benutzt werden, und gehalten, die in dieser Beziehung von der Steuerbehörde getroffenen Anordnungen zu befolgen.

Berlin, den 5. Mai 1870.

Der Finanzminister.

(Amtsbl. Merseburg de 1870 S. 117 und Amtsbl. Magdeburg de 1870 S. 119.)

---

2. Polizei-Verordnung,

betreffend die Benutzung der Mastenkrahne bei Magdeburg.

Die Benutzung des Krahns auf dem kleinen Werder wie beim Rothenhorn hierselbst zum Heben und Legen der Masten ist jedem Schiffsführer mit seinen Mannschaften von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet, unter der Bedingung, daß:

1. er sich zuvor bei dem Krahnmeister meldet,
2. den Anordnungen des Krahnmeisters, welcher den Gebrauch des Krahnes zu leiten und jedes Fahrzeug in der Reihen-

folge seiner Ankunft und außerdem Meldung, zuzulassen hat, unweigerlich Folge geleistet wird,

3. vorher die Gebühr an den Krahnmeister bezahlt wird, und zwar (2c.),

Zuwiderhandlungen hiergegen, namentlich eigenmächtige Benutzung des Krahnes, wie Beschädigungen an der Krahnanlage sollen, sofern nicht andere Vorschriften höhere Strafen androhen, mit einer Geld- resp. entsprechenden Gefängnißstrafe von 2—10 Thalern geahndet werden, was auf Grund des §. 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 (Ges.-Samml. pag 265) hierdurch verordnet wird.

Magdeburg, den 16. September 1865.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt Magdeburg de 1865 S. 399)

VI. Vorschriften für die Schiffmühlen.

Regulativ

für die Schiffmüller auf der Elbe.

a) im Regierungsbezirk Magdeburg.

Das nachfolgende, von des Herrn Finanzministers Excellenz unterm 10. April 1837 genehmigte und durch Amtsblatt-Bekanntmachung vom 29. ejsd publicirte Regulativ, die Schiffmüller auf der Elbe im Regierungsbezirk Magdeburg betreffend:

§. 1. Kein Schiffmüller darf seine Mühle an eine andere Stelle legen als diejenige, welche ihm entweder in der Verleihungs-Urkunde ausdrücklich und bestimmt angewiesen ist, oder die ihm sonst von der Behörde zur Legung seiner Mühle bezeichnet worden, oder künftig bei Veränderungen im Strome oder an den Ufern angegeben werden wird.

§. 2. Die geringste Entfernung einer jeden Schiffmühle vom Ufer, sowohl im Hauptstrome als Nebenarme, bis zum äußersten Bord des Wäll- oder Hausschiffes gemessen, soll 5 Ruthen betragen. Sind die Ufer mit Buhnen oder Deckwerken verbaut, so soll der Kopf der ersteren und die äußerste Kronlinie der letzteren als Uferwand angesehen werden.

An verbauten oder bewachsenen Ufern und Buhnen darf der Müller mit dem Handkahne nicht anlegen, auch steht ihm ohne besondere Erlaubniß der Baubehörde und der Grundbesitzer kein Weg oder Fußsteig nach seiner Mühle über die vorliegenden Grundstücke zu.

§. 3. In das Fahrwasser darf in der Regel keine Schiffmühle gelegt werden. Wenn dennoch ausnahmsweise einem Schiff-

müller nachgelassen ist, entweder überhaupt oder bei besonders seichtem Wasser seine Schiffmühle in das eigentliche Fahrwasser zu legen, so ist derselbe gehalten, die Mühle, sofern es nicht eher geschehen kann, doch spätestens innerhalb einer halben Stunde aus dem Fahrwasser zurückzuziehen, nachdem ihm die Ankunft eines Schiffes oder Flosses gemeldet ist.

§. 4. Um übrigens den Schiffern und Flössern von dem Vorhandensein der Schiffmühlen zeitig Kenntniß zu geben, ist oberhalb und unterhalb derselben an geeigneten Orten eine Tafel aufzustellen, durch welche zugleich der Stand der Mühlen und die Zeit angegeben wird, innerhalb welcher selbige zurückgezogen werden müssen.

§. 5. Diese Tafeln selbst sind auf Kosten der Müller anzuschaffen, zu setzen und zu unterhalten.

§. 6. Sofern in den Verleihungs-Urkunden nicht andere Vorschriften enthalten sind, ist es den Schiffmüllern gänzlich untersagt, ihre Mühlen durch Anker oder Pfähle, mittelst Taue, Ketten oder Spannbäume mit dem Ufer zu verbinden, vielmehr müssen sie dieselben durch Anker im Strome selbst befestigen und diese über dem Wasser deutlich mit einem schwimmenden Anker bezeichnen, damit den Fahrzeugen die Lage der Anker bemerklich gemacht wird.

Ausnahmen von dieser Regel können nur (wie §. 2) mit Erlaubniß der Grundbesitzer des Ufers unter Genehmigung der Wasserbaubehörde gestattet werden.

§. 7. Winterhafen für die Mühlen dürfen nur mit besonderer Erlaubniß der Grundbesitzer des Ufers unter Genehmigung der Wasserbaubehörde angelegt werden. Anträge der Art sind unter Beilegung eines Situationsplans schriftlich bei der Wasserbaubehörde zu machen.

Bei etwaigen Versandungen der Hafeneinfahrt, sei selbige von selbst oder in Folge oberhalb oder unterhalb des Hafens angelegten Stromregulirungs- oder Uferschutzwerke entstanden, hat der Müller weder Anspruch auf Schadenersatz, noch ein Recht zu verlangen, daß ihm von der Strompolizeibehörde ein anderer Hafenplatz angewiesen werde.

§. 8. Anlegung von Streichbrettern oder Zäunen, um dadurch dem Rade mehr Wasser zuzuführen oder gar einen Uebergang vom Ufer nach der Mühle zu bilden, ist gänzlich untersagt.

§. 9. Schiffmüller, die gegen eine der vorstehenden Verordnungen handeln, verfallen in eine Polizeistrafe von 1 bis 10 Thalern.

Die Steuerleute und Flösser, welche, nachdem ihnen durch die im §. 4 näher bezeichnete Tafel die nöthige Kenntniß ge-

geben worden, es unterlassen, dem Schiffmüller zeitig genug Nachricht von der Annäherung eines Schiffes oder Flosses zu geben, was nöthigenfalls durch Absendung eines Boten oder Haupters geschehen muß, verfallen in eine Strafe von 1 bis 5 Thalern.

§. 10. Außer diesen im §. 9 angeordneten Polizeistrafen haben diejenigen, welche obigen, auf Schadenverhütungen abzielenden Bestimmungen entgegen handeln, zu gewärtigen, daß sie zum Ersatze alles Schadens, welcher durch deren Beobachtung hätte vermieden werden können, in Gemäßheit des §. 26 Tit. VI. Th. I. des allgemeinen Landrechts verurtheilt werden.

§. 11. Die Verurtheilung in die §. 9 festgesetzten Strafen erfolgt durch den Königlichen Landrath des Kreises, gegen dessen Entscheidung der Recurs an die unterzeichnete Regierung offen steht.

Magdeburg, den 14. December 1836.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

Das vorstehende Regulativ wird von mir genehmigt.

Berlin, den 10. April 1837.

„Der Finanz-Minister."

wird zur genauen Beachtung für das betheiligte Publikum republicirt und in Ergänzung desselben auf Grund des §. 11 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 hierdurch angeordnet:

§. 1. Die den Schiffmühlen auf der Elbe inzwischen gegebenen Ordnungsnummern müssen von den Mühleninhabern fortdauernd in gutem lesbaren Zustande erhalten, und unbrauchbar gewordene Ziffertafeln sofort durch neue ersetzt werden.

§. 2. Die Abänderung der Ordnungsnummer resp. der Austausch der den Schiffmühlen gegebenen Nummertafeln ist den Mühleninhabern nur alsdann gestattet, wenn dieselben hierzu vorgängig die Erlaubniß bei dem betreffenden Bezirks-Wasser-Baubeamten nachgesucht und schriftlich erhalten haben.

§. 3. Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen werden mit einer Geldbuße bis zu 10 Thalern oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet.

Magdeburg, den 23. April 1858.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt Magdeburg de 1858 S. 191)

b) im Regierungs-Bezirk Merseburg.

Das von der Königlichen Regierung zu Merseburg unterm 23. December 1835 erlassene, unterm 16. Januar 1836 genehmigte Regulativ (Amtsbl. Merseburg de 1836. S 50) stimmt im Wesentlichen mit dem vorstehenden Regulativ vom 14. December 1836 überein.

VII. Vorschriften für die Fähranstalten.

1. Polizei-Verordnung,

die Einrichtung und Benutzung der Fähranstalten im Reg.-Bezirk Merseburg betreffend.

A. Die Fähre betreffend.

§. 1. Jeder Besitzer einer öffentlichen Fähre ist verpflichtet die Zugänge zur Fähre stets im sichern und passirbaren Zustande zu erhalten und bei Wasserstandswechsel solche Einrichtungen zu treffen, wie sie den jedesmaligen Umständen und dem Zwecke der Sicherstellung des Publikums angemessen sind.

§. 2. Es dürfen nur Fahrzeuge gebraucht werden, welche durch den zuständigen Baubeamten in Bezug auf ihre Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit sowie in Betreff der dazu gehörigen Geräthschaften geprüft und für brauchbar anerkannt worden, nach Bedürfniß mit Bänken zum Sitzen versehen, sicher, reinlich und frei von Wasser sind.

Die Fähre muß außerdem zur Sicherheit des Publikums und der Thiere so eingerichtet sein, daß sie durch eine feste, schlagbaumartige Barriere, oder durch eingelegte starke Bäume auf beiden Seiten gesperrt werden kann.

§. 3. Jedes Fahrzeug muß mit einer, die höchste Belastungsfähigkeit anzeigenden, mindestens drei Centimeter breiten, an den äußern Langseiten des Gefäßes befestigten Leisten versehen sein, welche mit weißer Oelfarbe anzustreichen ist. Ueber diese Marke hinaus darf das Fahrzeug nicht belastet werden.

§. 4. Bei jeder Fähre muß sich noch ein rücksichtlich seiner Belastungsfähigkeit ebenfalls geprüfter Kahn befinden, welcher bei jeder Ueberfahrt mitzunehmen ist.

§. 5. Bei Nachtzeit müssen alle Fahrzeuge zum Gebrauche beim Anlanden und beim Ein- und Aussteigen der Uebersetzenden wenigstens mit einer, beim Uebersetzen von mehr als einem Fuhrwerke, mit zwei brennenden Laternen versehen sein.

§. 6. Das Uebersetzen muß zu jeder Tages- und Nachtzeit, bei gutem und schlechtem Wetter, stets ohne Zeitverlust, geschehen. Ausgenommen von dieser Bestimmung bleiben Fälle augenscheinlicher Lebensgefahr, wo das Uebersetzen ganz unterbleiben muß.

Außerdem ist der Fährinhaber gehalten, rechtzeitig darauf zu achten, daß die Schifffahrt nicht durch den Fährbetrieb gefährdet werde.

§. 7. Für den Fall, daß das Anlanden am gewöhnlichen Landungsplatze durch außerordentliche Ereignisse unmöglich gemacht, oder erschwert wird, muß der Fährinhaber dafür sorgen, daß die Uebersetzenden an einer anderen Stelle sicher und trocken

gelandet werden können, und sind zu diesem Zwecke am Hülfslandungsplatze Bretter oder Bohlen mit Unterlagen zu legen.

§. 8. Der Besitzer der Fähranstalt ist, sobald die Ueberfahrt-Stelle mit Eis von solcher Stärke bedeckt ist, daß sie mit Fuhrwerk passirt werden kann, verpflichtet, die Eisbahn während des Frostes täglich durch Uebergießen mit Wasser zu verstärken und die Grenzen der Bahn deutlich zu bezeichnen. Auch ist derselbe verpflichtet, für die Auf- und Abfahrt durch Anbringung von Brettern oder Schwimmbrücken Sorge zu tragen. Sobald die Eisdecke mit Fuhrwerk nicht mehr passirt werden kann, ist dies vom Fährbesitzer dem Publikum durch Aufstellung von Barrieren kenntlich zu machen.

§. 9. Der Fährenbesitzer hat zu bestimmen, ob die Eisbahn mit ganzer Ladung, oder mit welchem Theil derselben passirt werden kann. Bei eintretendem Thauwetter ist der Besitzer der Fähre zur Vermeidung einer Gefahr für die unterhalb liegengenden Brücken und zur Verhütung von Eisstopfungen gehalten, das Eis der Bahn in Flächen von höchstens 50 Qu.-Meter Umfang bei einer Länge von höchstens 8 Meter in Stücke zu trennen. Wenn die Eisbahn nicht mehr benutzt werden kann, hat der Fährinhaber die Fähre wieder in Gang zu setzen, sobald der Zustand des Stromes ihre Benutzung gestattet.

§. 10. Der Fährbesitzer, oder dessen Vertreter dürfen unruhige, bösartige, nicht gehörig verwahrte Thiere niemals zugleich mit anderen Thieren oder mit Personen, welche nicht als Führer derselben dienen, auf der Fähre übersetzen.

§. 11. Jeder Besitzer einer Fähre ist verpflichtet, den bestätigten Fährtarif auf der Fähre zu führen oder am Ufer auf einer weiß gestrichenen Tafel mit schwarzer Schrift deutlich anzugeben. Ebenso ist jeder Fährbesitzer verpflichtet, ein ihm zugestelltes Exemplar dieser Polizei-Verordnung im Fährhause aufzubewahren und dasselbe auf Verlangen den die Fähranstalt benutzenden Personen zur Einsicht vorzulegen.

§. 12. Jedes Fährzeug muß mit den erforderlichen Utensilien an Rudern, Stangen, Bootshaken, Leinen u. dergl. versehen sein.

§. 13. Die Vorsteher der Fähre dürfen nur solche über 18 Jahre alten Personen als Fährknechte annehmen oder beschäftigen, welche sich durch ein Zeugniß der zuständigen Baubeamten und der Localpolizeibehörden über ihre Qualification ausgewiesen haben.

B. Den Verkehr des Publikums betreffend.

§. 14. In der Uferhöhe der An- und Abfahrtsrampen zu den Fähren, oder in mindestens 10 Meter Entfernung von den

Anlandeplätzen, haben die Führer der Fuhrwerke mit denselben Halt zu machen, bis die Fähre zur Aufnahme bereit gestellt ist.

§. 15. Jeder Reiter muß vor dem Eintreten in die Fähre absteigen und während des Uebersetzens das Pferd kurz am Zügel führen.

§. 16. Beim Uebersetzen der Fuhrwerke hat jeder Fuhrmann die Aufhalter abzunehmen, die Pferde abzustrengen und während des Ueberfahrens unmittelbar vor den Pferden zu stehen und diese zu halten.

Vor dem Passiren der Eisbahn ist dem Fährbesitzer oder dessen Stellvertreter das Gewicht der Ladung anzugeben.

§. 17. Alle Diejenigen, welche die Fähre zum Uebersetzen benutzen, sind verbunden, in Betreff des Verhaltens auf der Fähre den Anweisungen des Fährbesitzers oder der Fährleute unbedingt Folge zu leisten.

§. 18. Jede Uebertretung der vorstehenden Bestimmungen sowohl von Seiten der Fährbesitzer und deren Leute, wie auch von Seiten der Uebersetzenden wird, sofern nicht in Gemäßheit allgemeiner Gesetzesbestimmungen höhere Strafen eintreten, mit Geldstrafe bis zu 10 Thalern, event. mit entsprechender Haft geahndet.

Merseburg, den 21. Juni 1874.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt Merseburg de 1874 Seite 165.)

2. Reglement

für die Fähranstalten im Regierungs-Bezirk Magdeburg.

1) Jeder Inhaber einer Fähranstalt (Eigenthümer, Nutznießer derselben oder Satzschiffer) ist dafür verantwortlich, daß der unmittelbare Vorsteher der Fähranstalt (Fährmeister) sowie das Fährpersonal durchaus tüchtig ist, daß die Fährleute der Stromfahrt, der bei höherem oder niederem Wasserstande, Eisgang, Wind ꝛc. anzuwendenden verschiedenen Fahrmethoden vollkommen kundig, dabei nüchtern und zuverlässig sind. (Der Fährmeister bedarf des durch §. 45 der Allg. Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 erforderten Befähigungszeugnisses der Königlichen Regierung).

Die Ueberfahrt muß entweder durch den Fährmeister oder durch das Dienstpersonal desselben, für dessen Qualification er verantwortlich bleibt, bewerkstelligt werden. Ausnahmsweise können, wenn Gefahr im Verzuge oder plötzlich eintretende Nothstände die augenblickliche Annahme außerordentlicher Hülfsmannschaft nothwendig machen, zur Bedienung der Fahrzeuge zwar

außer dem im festen Dienst stehenden Personale auch andere des Fahrens kundige Leute angenommen werden, der die Hülfsmannschaft Annehmende bleibt für die Zuverlässigkeit derselben indessen verantwortlich. Sind bei dergleichen Nothständen kundige Hülfsmannschaften nicht vorhanden, so muß die Fahrt unterbleiben.

2. Der Inhaber der Fähranstalt hat da, wo es die Localität irgendwie gestattet, dafür Sorge zu tragen, daß die Passage an dem Uebergangspunkte fortdauernd zu allen Jahreszeiten vom Publikum mit polizeilich anerkannter Sicherheit benutzt werden kann. Die Passage ist indessen nicht verstattet:

a) bei dichtem oder solchem Eisgange, der durch die Stärke oder Größe der Schollen oder durch Grundeis gefahrdrohend erscheint,
b) bei stehendem, jedoch noch unzusammenhängendem oder so schwachem Eise, daß der Uebergang von Menschen, Vieh oder Fuhrwerken mit Gefahr verknüpft ist,
c) bei Sturm oder sehr heftigem Winde,
d) wenn der Nebel oder zur Nachtzeit die Dunkelheit so stark ist, daß die Ueberfahrt nicht mit Sicherheit bewerkstelligt werden kann,
e) wenn nach der Bestimmung sub 1 nicht genügende Mannschaft vorhanden ist.

In den Fällen sub a bis e darf der Fährmeister bei Vermeidung einer Polizeistrafe von 3 bis 10 Thalern sich durch nichts bestimmen lassen, die Ueberfahrt zu vermitteln. Die Passage ist erst alsdann zur Benutzung wieder frei zu geben, wenn die Ueberfahrt nach bestem Ermessen des unter allen Umständen verantwortlichen Fährmeisters ohne jede Gefahr bewerkstelligt werden kann.

3. Im Uebrigen muß das Ueberfahren zu jeder Tageszeit und auch bei Nacht, sowohl bei gutem als schlechtem Wetter ohne Verzögerung stattfinden, gleichviel auf welcher Seite des Flusses sich die Fähre oder der Kahn befindet. Eine kurze Zögerung ist nur dann verstattet, wenn auf der Seite, wo das Fahrzeug sich gerade befindet, andere Fahrgäste bereits in der Nähe sind.

Wenn mehrere Fuhren, Reiter oder Fußgänger gleichzeitig übergesetzt zu werden verlangen, ohne daß dies der Zustand der Fähranstalt oder die Witterung gestattet, so müssen dieselben in der Reihenfolge, wie sie angekommen sind, befördert werden. Bei hierüber entstehendem Zweifel sind die Fährleute gehalten, die Nächststehenden zuerst aufzunehmen. Königliche Posten, Extraposten, Couriere, Estafetten, Aerzte, Wundärzte, Hebeammen und im Dienst reisende Militär- und Civilbeamte, sowie eigentliche Reisende müssen jedoch vorzugsweise befördert werden.

4. Da wo in den Fährgeldtarifen zwischen gewöhnlicher und unverzüglicher Ueberfahrt für Personen unterschieden und für die unverzügliche Ueberfahrt ein höherer Fährgeldsatz bewilligt ist, soll als gewöhnliche Ueberfahrt gelten, wenn ein Fuhrwerk oder größeres Vieh, als Pferde, Rindvieh, Maulesel und Esel durch die Fähre befördert werden.

5. Sobald sich ein desfallsiges Bedürfniß herausstellt, ist der Inhaber der Fähre verpflichtet, auf demjenigen Ufer, wo die Fährleute sich gewöhnlich nicht aufhalten, nach näherer Anweisung der Ortspolizeibehörde eine Veranstaltung zu treffen, durch welche die Reisenden bei Tage, wie bei Nacht den am jenseitigen Ufer befindlichen Fährleuten ein Signal geben können.

6. Der Inhaber der Fähranstalt ist, sobald die Ueberfahrtsstelle mit Eis von solcher Stärke bedeckt ist, daß sie mit Fuhrwerk passirt werden kann, verpflichtet, die Eisbahn durch Uebergießen mit Wasser zu verstärken und die Grenzen der Bahn deutlich zu bezeichnen. Auch ist derselbe alsdann, wenn nach dem Ermessen der Ortspolizeibehörde ein desfallsiges Bedürfniß vorliegt, verpflichtet, für die Auf- und Abfahrt durch Anbringung von Brettern und Schwimmbrücken Sorge zu tragen.

Sobald die Eisdecke mit Sicherheit nicht mehr passirt werden kann, hat der Fährinhaber das Publikum durch Aufstellung von Warnungszeichen, z. B. durch einen Vorlegebaum mit der Gefahr bekannt zu machen. Die Ortspolizeibehörde hat den Fährinhaber bei eigener Verantwortlichkeit hierbei zu überwachen.

7. Zur Vermeidung von Unglücksfällen beim Passiren der Eisbahn wird bestimmt, daß jeder Führer eines Fuhrwerks sich bei Vermeidung einer Polizeistrafe von 1 Thaler bei dem Fährmeister anmelden und demselben das ungefähre Gewicht seiner Ladung angeben muß. Der Fährmeister hat die Nachachtung dieser Vorschrift zu überwachen und bei eigener Verantwortung zu bestimmen, ob die Bahn mit ganzer oder halber Ladung passirt werden kann.

Bei eintretendem Thauwetter ist der Inhaber der Fähre gehalten, das Eis der Bahn in höchstens 5 Ruthen große Stücke zu trennen, damit die durch Aufgießen verstärkte Bahn im ungetrennten Zustande den unterhalb liegenden Brücken nicht gefährlich werden oder Eisstopfungen veranlassen kann. Eine Verstärkung der Eisbahn mittelst Stroh, Dünger, Faschinen 2c. ist nicht gestattet.

8. In der Regel und sofern diesseits nicht ausdrücklich Ausnahmen nachgelassen werden, soll bei jeder Fähranstalt vorhanden sein:

1. eine sogenannte Fähre zum Uebersetzen von Menschen, Vieh und Fuhrwerk,

2. ein großer hochköpfiger und hochbordiger Fährkahn zum Ueberfahren von Menschen und kleineren Thieren, der 30 bis 36 Fuß Länge, oben über gemessen 6 Fuß Breite und senkrecht gemessen von der Oberkante des oberen Bords bis auf die Bodenplanke mindestens 2 Fuß Höhe messen muß,
3. ein oder nach dem von der betreffenden Ortspolizeibehörde festzustellenden Bedürfnisse mehrere kleinere Kähne, die nur bei ruhigem Wetter ohne Benutzung des Segels zum Uebersetzen von Menschen benutzt werden dürfen.

Der Inhaber der Fähre hat die vorgenannten Schiffsgefäße in fortdauernd gutem Zustande zu erhalten.

9. In der Regel soll mit der Fähre übergefahren, der große Fährkahn aber nur zum Uebersetzen von Personen benutzt werden. An der Seite der Fähre, mit Ausnahme der Seilfähren (Schreckfähren) muß, da wo der betreffende Königliche Baubeamte es mit Rücksicht auf die Strömung und auf die Localität überhaupt erforderlich erachtet, mittelst eines mindestens 3 Ellen langen Taus stets ein kleiner Fährkahn, der bei Unglücksfällen als Rettungsboot dienen kann, befestigt sein.

Sobald bei Hochwasser die große Fähre nicht mehr benutzt werden kann, weil die Ruder und Staken den Grund nicht mehr erreichen, dürfen Fuhrwerke, Pferde und Hornvieh nicht mehr befördert und es können alsdann nur Personen und kleines Vieh mit dem großen Fährkahn übergesetzt werden.

Nach eingetretener Dunkelheit muß das Fährgefäß mit einer brennenden Laterne versehen sein.

10. Die Belastung eines jeden Fahrzeugs muß unter Leitung des Königlichen Bezirks-Wasserbaubeamten und unter Zuziehung der Ortspolizeibehörde und eines zuverlässigen Schiffers festgestellt und dabei insbesondere auf das richtige Verhältniß der Breite des Fahrzeuges zur Tiefe der Einsenkung desselben geachtet werden. Der Gebrauch von schmalen Fahrzeugen ist gänzlich untersagt. Die Belastungsfähigkeit eines jeden Fahrzeugs ist durch einen rund um das Schiff herumgehenden, mindestens 1 Zoll breiten, halbjährlich zu erneuernden Strich von weißer Oelfarbe zu bezeichnen. Nach jeder Reparatur, durch welche die Gestalt oder Tragfähigkeit eines Fährgefäßes verändert worden ist, muß letztere von Neuem geprüft und event. die Tiefe der Einsenkung anderweit festgestellt werden. Unterläßt der Fährinhaber, diese anderweite Prüfung nachzusuchen, so verfällt derselbe in eine Polizeistrafe von 1 Thaler bis 3 Thaler.

Der Fährmeister ist dafür verantwortlich, daß das Schiffsgefäß über die gezogene Marke hinaus nicht belastet, und daß, sobald beim Winde das Segel benutzt wird, nur ein Drittel

oder höchstens die am Schiffsgefäß ebenfalls kenntlich zu machende Hälfte der vollen Belastung eintritt. Im Uebertretungsfalle hat derselbe eine Strafe von 10 Thalern zu gewärtigen.

11. Jedes Fahrzeug muß mit den erforderlichen Utensilien an Stangen, Rudern, Bootshaken, Seilen, Leinen u. s. w. versehen sein. Die Zahl und die Beschaffenheit dieser Utensilien hat der revidirende Königliche Baubeamte für jede einzelne Fähranstalt durch schriftliche Verfügung an den Inhaber derselben festzusetzen. Letzterer hat dafür Sorge zu tragen, daß diese Utensilien in fortdauernd gutem Zustande erhalten werden.

12. Jeder Inhaber einer Fähranstalt ist verpflichtet, den Fährtarif am Ufer unter einem schützenden Drahtgitter aufzustellen. Da wo die Tarifsätze nach den verschiedenen Wasserständen verschieden sind, muß unter Zuziehung des Königlichen Wasserbaubeamten und der betreffenden Ortspolizeibehörde ein Merkpfahl gesetzt werden, der den höchsten, mittleren und niederen Wasserstand bezeichnet.

13. Für die Benutzung der Eisbahn darf, wenn nicht die Tarife etwas anderes festsetzen, nur die Hälfte der niedrigsten Sätze verlangt werden.

Jede Ueberschreitung der durch den Tarif resp. durch gegenwärtige Verordnung bestimmten Sätze, desgleichen das Abfordern von Trinkgeldern ist nach dem Gesetze vom 20. März 1837 zur gerichtlichen Bestrafung anzuzeigen. Defraudationen des Fährgeldes seitens des Publikums werden nach dem Tarif event. nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

14. Zur Vermeidung von Unglücksfällen, welche durch das Scheuwerden von Pferden oder anderen größeren Thieren herbeigeführt worden sind, wird bestimmt, daß gleichzeitig mit Fuhrwerken und Viehheerden in der Regel nur die Führer resp. Treiber derselben, andere Reisende aber nur alsdann übergesetzt werden dürfen, wenn nach dem pflichtmäßigen Ermessen des Fährmeisters Gefahr für dieselben nicht zu befürchten ist. Zugthiere müssen während der Ueberfahrt abgesträngt und die Halskoppel (Aufhalter), mit welcher dieselben an der Deichsel befestigt sind, muß durch den Fuhrwerksführer gelöst werden.

Reiter müssen vor der Fähre vom Pferde absteigen und ihr Pferd am Zügel führen. Fuhrwerksführer, Viehtreiber und Reiter, welche diese Vorschrift unbeachtet lassen, verfallen in eine Strafe von 15 Sgr. bis zu 5 Thaler, event. in verhältnißmäßige Gefängnißstrafe.

15. Bevor Vieh oder Fuhrwerk in die Fähre eingetrieben wird, muß dieselbe auf der entgegengesetzten Seite durch einen starken, durch zwei Ringe zu steckenden, mit Vorstecken zu

befestigenden und zwei bis zwei und ein halb Fuß über den Rand der Kaffe emporragenden Baum abgesperrt werden, desgleichen auch die Einfahrtsseite nach geschehener Belastung des Fahrzeugs. Bei Nichtbeachtung dieser Vorschrift verfällt der Fährmeister in eine Strafe von 15 Sgr. bis 5 Thaler.

16. Die Tüchtigkeit und Belastungsfähigkeit der Fahrzeuge wird alljährlich zweimal, und zwar in der Mitte der Monate März*) und October, von dem betreffenden Königlichen Wasserbaubeamten unter Zuziehung der Ortspolizeibehörden ꝛc. revidirt. Bei der Revision vorgefundene Mängel werden an dem Fährinhaber mit einer Strafe von 15 Sgr. bis 2 Thaler geahndet.

Der Königliche Baubeamte hat die etwa vorgefundenen Mängel, sofern Gefahr im Verzuge, sofort und nöthigenfalls auf Kosten des Verpflichteten beseitigen, die Ortspolizeibehörde aber die erwachsenen Kosten von dem Verpflichteten einziehen zu lassen. Waltet nicht Gefahr im Verzuge ob, so muß der Baubeamte der Ortspolizeibehörde die vorgefundenen Mängel und die Zeit, innerhalb welcher dieselben beseitigt werden können, bezeichnen. Letztere hat alsdann die Beseitigung der Mängel zu überwachen und die nöthige Reparatur event. sofort auf Kosten des Säumigen, der sodann in eine Polizeistrafe von 3 bis 10 Thaler verfallen ist, im Wege der Execution zur Ausführung bringen zu lassen. Sofern in diesem Fall durch die Saumseligkeit des Fährinhabers ein Unglück herbeigeführt ist, wird derselbe außerdem zur gerichtlichen Untersuchung gezogen werden. Untauglich gewordene Schiffsgefäße müssen sofort durch die Ortspolizeibehörde bis zur völligen Wiederherstellung und stattgehabten technischen Revision außer Gebrauch gesetzt werden.

17. Wenn durch Nichtbeachtung der vorstehenden Vorschriften überhaupt ein Schaden am Leben oder Leibe eines Menschen entstanden ist, so ist der Schuldige der gerichtlichen Untersuchung und Bestrafung verfallen. Außerdem wird jede Vernachlässigung oder Uebertretung der gegebenen Vorschriften, soweit nicht schon eine Strafe angedroht ist, oder die Allgemeinen Gesetze eine höhere Strafe festgesetzt haben, mit einer Geldstrafe bis zu 10 Thaler oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe bestraft.

18. Die Fahrgäste sind, so lange sich dieselben im Schiffsgefäße befinden, den Anordnungen des Fährmeisters Folge zu leisten schuldig.

Wer die Anweisung des Fährmeisters unbeachtet läßt, oder derselben zuwider handelt, verfällt in eine Strafe von 1 bis 3 Thalern.

---

*) jetzt April.

19. Soweit die mit dem Staate abgeschlossenen Contracte der fiskalischen Fährpächter etwas von dieser Verordnung Abweichendes bestimmen, soll es dabei sein Bewenden behalten.

Magdeburg, den 21. November 1857.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt Magdeburg de 1857 Seite 555.)

---

3. Polizei-Verordnung

für den Polizeibezirk Magdeburg, betreffend den Gewerbebetrieb der Kahn- und Gondelführer (Ueberfahrer).

I. Allgemeine Erfordernisse zum Betriebe des Gewerbes.

§. 1. Wer Personen in Kähnen oder Gondeln gegen Entgelt befördern will, muß gleichzeitig mit dem Beginn des Gewerbes der Polizeibehörde Anzeige erstatten und sich darüber ausweisen, daß sowohl der Kahn- oder Gondelführer, als auch das zu benutzende Fahrzeug den in den folgenden §§. 2 bis 4 gestellten Bedingungen entspricht.

§. 2. Jeder Kahn- oder Gondelführer erhält über seine Tauglichkeit zur Ausübung des Gewerbes von der Polizeibehörde eine Bescheinigung (Fahrschein). Dieselbe wird nur denjenigen Personen verliehen, welche

1. die gehörige Fahrgeschicklichkeit besitzen,
2. nicht mit einer abschreckenden oder ekelhaften Krankheit behaftet sind, und
3. ihre Unbescholtenheit und Zuverlässigkeit in Beziehung auf den beabsichtigten Gewerbebetrieb nachweisen.

§. 3. Die Fahrzeuge müssen haltbar und tragfähig, sowie an den Langseiten mit bequemen, am Fahrzeug befestigten Sitzplätzen für die Fahrgäste ausgestattet sein.

Das Anbringen von Querhölzern von einer Bank zur andern ist nicht erlaubt.

§. 4. Ferner muß jedes Fahrzeug mit der ihm von der Polizeibehörde zugetheilten Nummer bezeichnet, sowie

a) mit einem Reserveruder und
b) mit einem Blechschild, auf welchem die Tragfähigkeit nach der Personenzahl vermerkt ist,

versehen sein.

II. Pflichten der Unternehmer der Personenbeförderung.

§. 5. Die Unternehmer sind verpflichtet, die Fahrzeuge vor deren Benutzung dem von der Polizeibehörde bestimmten

Aufsichtsbeamten vorzustellen und von ihm zum Zeichen, daß dieselben vorschriftsmäßig befunden worden, mit einem Brandstempel versehen zu lassen.

§. 6. Die Unternehmer sind demnächst dafür verantwortlich, daß die Fahrzeuge in gutem und brauchbarem Zustande erhalten bleiben und namentlich stets den in den §§. 3 und 4 gestellten Bedingungen entsprechen. Auch dürfen sie keine Person als Kahn- oder Gondelführer beschäftigen, welche nicht im Besitz eines Fahrscheins (§. 2) sind.

§. 7. Zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens an den Landungsplätzen müssen die Unternehmer Laufbrücken in der von der Polizeibehörde zu bestimmenden Form und Anzahl bereit halten.

§. 8. Wollen sie eines ihrer Fahrzeuge außer Fahrt stellen, so haben sie dies dem unter §. 5 gedachten Aufsichtsbeamten sofort anzuzeigen und das außer Fahrt gestellte Fahrzeug abgesondert von den in Fahrt befindlichen, unter Entfernung des Steuers anzulegen.

III. Pflichten der Kahn- oder Gondelführer.

§. 9. Die Kahn- oder Gondelführer müssen ihren Fahrschein (§. 2), sowie diese Polizeiverordnung und die von den zuständigen Behörden festgesetzte Taxe stets bei sich führen und auf Verlangen jedem Fahrgaste vorzeigen. Ebenso haben sie vorn an ihrer Kopfbedeckung in sichtbarer Weise die Nummer des von ihnen geführten Fahrzeuges in gelber Metallschrift zu tragen.

§. 10. Sie dürfen nicht mehr Personen in ihr Fahrzeug aufnehmen, als nach §. 4 unter b gestattet ist, sind jedoch verpflichtet auch mit einer Person auf deren Verlangen sofort die Fahrt anzutreten.

§. 11. Sie dürfen ihr Fahrzeug, sobald dasselbe, sei es auch nur mit einer Person, besetzt ist, unter keinen Umständen verlassen und müssen sich überhaupt der Regel nach in ihren Fahrzeugen oder in deren unmittelbaren Nähe aufhalten.

§. 12. Sie dürfen sich dem Publikum weder durch Worte noch durch Zeichen zum Fahren anbieten oder dasselbe anderweitig belästigen. Vielmehr wird ihnen ein bescheidenes und anständiges Betragen zur Pflicht gemacht.

§. 13. Sie dürfen weder bereits eingestiegene Fahrgäste wider deren Willen veranlassen, in ein anderes Fahrzeug zu steigen, noch nach erfolgter Abfahrt wieder landen, um nachträglich Fahrgäste aufzunehmen.

§. 14. Sie dürfen bei besetztem Fahrzeug nicht Taback rauchen, noch sich bei Ausübung des Gewerbes in trunkenem Zustande betreffen lassen.

§. 15. Sie müssen den Anordnungen der Polizeibeamten in Betreff der Ausübung ihres Gewerbes unweigerlich Folge leisten.

§. 16. Bei einem Wasserstande von 2,80 Meter beziehentlich 8' 11" des neuen, oder Nr. 4 des alten Pegels und darüber müssen die Fahrzeuge in den Fördern so anlegen, daß stets die Hälfte eines Joches (Ausfahrt) für die Passage anderer Fahrzeuge frei bleibt.

§. 17. Das Segeln mit besetzten Fahrzeugen wird untersagt. Jedoch darf ein besetztes Fahrzeug durch ein unbesetztes Segelfahrzeug geschleppt werden. In diesem Falle muß aber in beiden Fahrzeugen je ein im Besitz eines Fahrscheins befindlicher Kahn- oder Gondelführer sein, auch muß das besetzte Fahrzeug mit dem Segelfahrzeug dergestalt verbunden sein, daß die Trennung beider augenblicklich bewirkt werden kann.

IV. Strafbestimmungen.

§. 18. Uebetretungen der vorstehenden Bestimmungen, soweit sie in den allgemeinen Strafgesetzen nicht mit höheren Strafen bedroht sind, werden an den Unternehmern in den Fällen der §§. 5 bis 8 und an den Kahn- oder Gondelführern in den Fällen der §§. 9 bis 17 mit Geldbuße bis zu 10 Thaler, im Unvermögensfalle verhältnißmäßiger Haft geahndet.

§. 19. Abgesehen von den durch Uebertretung der §§. 9 bis 17 verwirkten Strafen kann einem Kahn- oder Gondelführer die Beschäftigung als solcher von der Polizeibehörde untersagt werden, wenn nach dem Erachten derselben aus Handlungen oder Unterlassungen des Betreffenden der Mangel derjenigen Eigenschaften, welche bei der Zulassung zu jener Beschäftigung vorausgesetzt werden mußten, klar erhellt.

Gegen die Verfügung, durch welche die Untersagung ausgesprochen wird, steht dem Betreffenden der bei Verlust des Rechtsmittels innerhalb 14 Tage von der Behändigung der Verfügung einzuwendende und zu rechtfertigende Recurs an die Königliche Regierung, und von der Verfügung der Königlichen Regierung, der bei Verlust des Rechtsmittels binnen einer gleichen Frist einzuwendende und zu rechtfertigende Recurs an den Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten frei.

Magdeburg, den 3. Mai 1872.

Der Königliche Polizei-Präsident.

Vorstehende Polizei-Verordnung wird hierdurch genehmigt.

Magdeburg, den 10. Mai 1872.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Nr. 120 des amtlichen Magdeb. Anzeigers de 1872.)

VIII. Fischerei-Vorschriften.

Instruction

für die Strom-Aufseher des Regierungsbezirks Magdeburg als Fischerei-Aufseher.

§. 1. Die Strom-Aufseher haben als Fischerei-Aufseher für die Befolgung der das Fischereiwesen betreffenden gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften zu sorgen, Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften festzustellen und zur Anzeige zu bringen. (etc.)

Die Strom-Aufseher werden hierdurch in ihrer Eigenschaft als Fischerei-Aufseher ausdrücklich zu Hilfsbeamten der Staats-Anwaltschaft ernannt und sind als solche verpflichtet, den Anordnungen der Staatsanwaltschaft nachzukommen.

§. 2. Bei den das Fischereiwesen betreffenden Vorschriften sind zu unterscheiden:

I Allgemeine, die Ausübung der Fischerei überhaupt betreffende Bestimmungen.

II. Besondere, die Ausübung der Fischerei während der Schonzeit betreffende Vorschriften.

Bescheinigungen und Erlaubnißscheine.

§. 3. 1. Die Eigenthümer oder Pächter einer Fischereigerechtigkeit müssen bei der Ausübung der Fischerei eine über den Besitz der Berechtigung ausgestellte Bescheinigung der Polizeibehörde ihres Wohnortes bei sich führen.

2. Solchen Personen, welche nicht Eigenthümer oder Pächter einer Fischereigerechtigkeit sind, ist das Fischen nur gegen einen vom Eigenthümer oder Pächter ausgestellten Erlaubnißschein gestattet, welchen sie bei der Ausübung der Fischerei stets bei sich zu führen haben.

Dieser Erlaubnißschein muß auf die Person des Fischenden lauten und von der Ortspolizeibehörde beglaubigt sein.

Das beim Fischen beschäftigte Hülfspersonal bedarf, wenn der Eigenthümer oder Pächter einer Fischereigerechtigkeit oder der Inhaber eines Erlaubnißscheines zugegen ist, keiner Legitimation.

Die vorstehenden Vorschriften sind vorzugsweise bestimmt, dem unberechtigten Fischer, d. h. der in einzelnen Theilen des Elbstroms stark verbreiteten Fischdieberei entgegenzutreten.

Die Stromaufseher haben auf diese Fischdiebe ihr ganz besonderes Augenmerk zu richten und dieselben um so unnachsichtlicher zu verfolgen und zur Anzeige zu bringen, als dieselben

sich in der Regel auch der im §. 4 erwähnten verbotenen Fangmittel bedienen.

Verbotene Fangarten.

§. 4. Folgende Fangarten sind beim Fischen gänzlich verboten:

1. giftige Köder (Kokelskörner und dergleichen).
2. Sprengmittel (Sprengpatronen, Sprengflaschen und dergleichen).
3. Fallen mit Schlagfedern, Gabeln, Aalharken, Speere, Stecheisen, Staugen, Schießwaffen.
4. Das Zusammentreiben der Fische bei Nacht durch Leuchter oder Fackeln.

Maschenweite der Netze.

§. 5. Es dürfen keine Netze, Reusen und Geflechte irgend einer Art angewendet werden, deren Maschen oder Oeffnungen im nassen Zustande an jeder Seite (von Knoten zu Knoten) nicht mindestens 2,5 Centimeter weit sind.

Hiervon sind jedoch ausgenommen die allein zum Aalfang bestimmten Reusen, welche eine Weite von 1,5 Centimeter haben dürfen.

Verstellen des Flußbettes.

§. 6. Durch ständige Fangeinrichtungen wie Fischwehre, Fischzäune, Sperrnetze, Selbstfänge für Lachs und Aal darf nicht mehr als die Hälfte der Breite des Stromes, bei Mittelwasserstand von Ufer zu Ufer gemessen, versperrt werden.

Ebenso dürfen am Ufer oder im Flußbette befestigte oder verankerte Netze oder Reusen oder ferner auch schwimmende Netze sich niemals weiter als über die Hälfte des Stromlaufs (wie vor gemessen) erstrecken.

Fischerzeuge.

§. 7. Die ohne Beisein des Fischers ausliegenden Fischerzeuge müssen mit einem Kennzeichen versehen sein, aus welchem die Person des Fischers erkannt werden kann.

Fischsamen. Junge Fische.

§. 8. Das Fischen auf Fischsamen ist verboten.

Fische der nachbenannten Arten dürfen nicht gefangen werden, wenn sie vom Kopfende bis zum Ende der Schwanzspitze gemessen nicht wenigstens folgende Länge haben:

Stör	. .	100 Centimeter.
Lachs	. .	50 „

Zander .	35	Centimeter.
Repfen .	35	"
Aal . .	35	"
Hecht . .	28	"
Blei . .	28	"
Barbe . .	28	"
Maifisch .	28	"
Karpfen .	28	"
Döbel . .	20	"
Aland . .	20	"
Schnäpel .	20	"
Karausche .	15	"
Plötze . .	15	"
Barsch . .	15	"
Rothfeder .	15	"
Krebs . .	10	"

Jeder Fischer ist verpflichtet, Fischsamen oder Fische unter dem Minimalmaße, die in seine Gewalt gerathen, wieder in das Wasser zu setzen.

Laichschonreviere.

§. 9. In den durch den Herrn Minister für Landwirthschaft ꝛc. zu Laichschonrevieren erklärten Theilen des Stromes ist jede Art des Fischfangs untersagt, welche nicht von der Regierung angeordnet wird.

Schonzeiten.

§. 10. Die Schonzeit ist eine wöchentliche und eine jährliche.

Die wöchentliche Schonzeit erstreckt sich vom Sonnenuntergang vom Sonnabend bis zum Sonnenuntergang am Sonntag.

Die jährliche Schonzeit erstreckt sich vom 10. April bis zum 9. Juni.

Verbot des Fischens während der Schonzeit.

§. 11. Während der wöchentlichen sowohl wie während der jährlichen Schonzeit ist jede Art des Fischfangs verboten, soweit die Regierung nicht ausdrückliche Ausnahmen zuläßt, welche den Strom-Aufsehern jedesmal mitgetheilt werden.

Ständige Fischereivorkehrungen auch während der Schonzeit.

§. 12. Die im §. 6 erwähnten ständigen Fischereivorrichtungen müssen während der wöchentlichen sowohl wie während der jährlichen Schonzeit hinweggeräumt oder abgestellt werden.

Schonzeit der Krebse.

§. 13. Die Krebse haben eine besondere Schonzeit vom 1. November bis zum 31. Mai jeden Jahres.

Während dieser Zeit ist jeder Fang von Krebsen verboten.

Befugnisse.

§. 14. Die Stromaufseher haben im Allgemeinen bei der Ermittelung und Verfolgung von Uebertretungen der bestehenden gesetzlichen und polizeilichen Fischereivorschriften die Befugnisse und die Verpflichtungen von Localpolizeibeamten, insbesondere sind dieselben zu jeder Zeit befugt, die beim Fischerfange im Gebrauch befindlichen Fanggeräthe, sowie die in Fischerfahrzeugen befindlichen Fanggeräthe und Fische einer Untersuchung zu unterziehen.

Auch können von denselben die in den Gewässern ausgelegten Fischbehälter jeder Zeit durchsucht werden.

Feststellung des Thatbestandes. Beschlagnahme resp. Pfändung von Fanggeräthen.

§. 15. Die Uebertretungen sind sowohl, was die Person als was den Thatbestand anbelangt, möglichst genau festzustellen und bei dem zuständigen Amtsvorsteher oder Amtsanwalte direct zur Anzeige zu bringen.

Verbotene Fanggeräthe resp Fangmittel verfallen der Einziehung und sind daher von den Strom-Aufsehern unter allen Umständen mit Beschlag zu belegen. Sofern es zur Feststellung der Person des Contravenienten, oder zur Sicherung der zu erlegenden Strafe erforderlich ist, können auch die bei der Uebertretung benutzten, an sich erlaubten Fanggeräthe und Fahrzeuge gepfändet werden.

Die der Einziehung unterliegenden und die gepfändeten Gegenstände sind dem nächsten Ortsvorstande zu übergeben, was in der dem Amtsvorsteher ꝛc. zu erstattenden Anzeige ausdrücklich zu bemerken ist.

Werden Fische oder Krebse vorgefunden, welche nicht das §. 8 angegebene Minimalmaß haben, so ist der Fischer anzuhalten, dieselben wieder in das Wasser zu setzen.

Von sämmtlichen an die Amtsanwälte ꝛc. abgesandten Anzeigen ist dem vorgesetzten Baubeamten in kürzester Form Kenntniß zu geben. (ꝛc.)

Magdeburg, den 25. September 1880.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

Anm. Eine entsprechende Instruction hat die Königl. Regierung zu Merseburg unterm 25. Februar 1881, die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 8. November 1879 und die Königl. Landdrostei zu Lüneburg unterm 12. April 1875 für die Fischerei-Aufseher ihres Bezirks erlassen.

IX. Sonstige Polizei-Vorschriften.

1. Polizei-Verordnung
bezüglich der Belastung der kleinen Schiffsgefäße (Regierungs-Bezirk Merseburg).

Die auf der Elbe (2c.) innerhalb des diesseitigen Regierungsbezirks verkehrenden kleinen Schiffsgefäße einschließlich der gewöhnlichen Handkähne und bis zur Größe der sogenannten Zollkähne, dürfen bei Befahrung der genannten schiffbaren Flüsse nur so stark belastet werden, daß sie noch eine freie Bordhöhe von mindestens 6 Zoll behalten.

Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden mit einer Geldstrafe von 1 bis 10 Thaler geahndet.

Merseburg, den 22. Februar 1866.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt Merseburg de 1866 Seite 88.)

---

2. Polizei-Verordnung,
betreffend die Beschädigung der Buhnen und sonstigen Wasserbauten.

Das Anlegen oder Befestigen der Schiffsmühlen, Stromfahrzeuge und Holzflösse an den fiskalischen Buhnen, Deckwerken, Pflanzungen und sonstigen Wasserbauten in der Elbe und Saale, das Betreten dieser Anlagen, soweit dasselbe nicht durch Genehmigung der betreffenden Behörde besonders erlaubt worden ist, sowie endlich jede andere Benutzung resp. Beschädigung derselben wird hierdurch bei einer Strafe von 1 Thlr. bis 10 Thlr. verboten; Contravenient ist außerdem zum vollständigen Ersatz des etwa verursachten Schadens verpflichtet.

Magdeburg, den 25. October 1870.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt de 1870 S. 279.)

Entsprechend: Verordnung der Königl. Regierung zu Merseburg vom 5. August 1869 (Amtsblatt 1869 Seite 201), der Königl. Regierung zu Potsdam vom 5. August 1869 (Amtsblatt 1869 Seite 239.) der Königl. Landdrostei Lüneburg vom 9. Juli 1869.

---

3. Polizei-Verordnung,
betreffend das Hineinwerfen von Erde, Schutt 2c. in die Wasserläufe.

a) Regierungs-Bezirk Merseburg.

1. Es ist verboten, Asche, Sand, Erde, Schutt, Steine und andere dergleichen den Wasserlauf hemmende oder störende Ge-

genstände in die öffentlichen Flüsse zu werfen, zu schütten, oder solche Gegenstände in einer geringeren Entfernung als 1 Fuß oder 1/3 Meter vom Rande der Ufer abzuladen.

2. Wer diesem Verbote zuwiderhandelt, wird mit einer Geldstrafe bis zu 10 Thalern bestraft.

Merseburg, den 11. April 1870.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt Merseburg de 1870 Seite 93.)

b) Regierungs-Bezirk Potsdam.

(Schiff-Pol.-Ordnung vom 11. Mai 1852.)

§. 25. Jede Verunreinigung der Wasserstraßen durch Einwerfen oder Einlassen von Schutt, Steinen, Ballast, Sägespähnen, Kehricht, Müll, Asche u. dergl. mehr ist untersagt.

§. 30. Wer den Bestimmungen dieser Verordnung zuwiderhandelt, verfällt in eine Polizei-Strafe von 10 Thalern.

(Amtsblatt Potsdam de 1852 Beilage Stck. 21.)

4. Polizei-Verordnung,

betreffend das Gewinnen von Sand 2c aus dem Elbbette.

a) Regierungs-Bezirk Magdeburg.

Auf Grund des §. 11 im Gesetze über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 wird das Gewinnen von Sand, Kies u. s. w. durch Graben, Baggern 2c. aus dem Flußbette wie von den Ufern der Elbe innerhalb unseres Verwaltungsbezirkes, ohne ausdrückliche schriftliche Erlaubniß der Strombau-Verwaltung, hierdurch bei Vermeidung einer Geldbuße von 2 bis 10 Thalern oder entsprechender Gefängnißstrafe verboten, sofern nicht andere Vorschriften höhere Strafen androhen.

Magdeburg, den 30. April 1865.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt Magdeburg de 1865 Seite 182.)

b) Regierungs-Bezirk Potsdam.

Die Verordnung der Königlichen Regierung zu Potsdam vom 8. April 1875 (Amtsblatt Stück 16) stimmt mit der vorstehenden überein.

c) Für Lüneburg und Lauenburg.

cf. Deich- und Siel-Ordnung vom 15. April 1862, §. 23.

5. Polizei-Verordnung,

betreffend die Gewinnung von Sand und Kies aus dem Flußbett der Saale 2c.

Wer, ohne im Besitz eines gültigen Erlaubnißscheins zu sein, aus der Saale oder deren Nebenarmen Kies oder Sand ent-

nimmt, die Zurückgabe des von ihm zurückgeforderten Erlaubnißscheines verweigert, oder wer die Grenzen der ihm ertheilten Erlaubniß überschreitet, verfällt für jeden Contraventionsfall in eine Geldstrafe von 5 bis 10 Thalern oder entsprechende Gefängnißstrafe.

Magdeburg, den 10. August 1866.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt Magdeburg de 1866 Seite 327.)

6. Polizei-Verordnung

zum Schutze des Telegraphenkabels in der Alten Elbe bei Magdeburg.

Zum Schutze des in dem Bette der Alten Elbe bei Magdeburg oberhalb der alten Eisenbahnbrücke der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn verlegten Telegraphenkabels wird das Ankerwerfen und Ankerschleppen, sowie das Baggern von Sand und Kies innerhalb einer Entfernung von 20 Metern ober- und 20 Metern unterhalb der Liegestelle des Kabels hierdurch untersagt.

Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung haben, außer dem Ersatze des etwa angerichteten Schadens, eine Geldstrafe von 3 bis 30 Mark, event. entsprechende Haft zur Folge.

Die Liegestelle des Kabels wird an beiden Elbufern durch eine entsprechende Verbotstafel bezeichnet.

Magdeburg, den 10. Dezember 1880.

Der Chef der Elbstrom-Bauverwaltung,
Ober-Präsident der Provinz Sachsen.

(Amtsblatt Magdeburg de 1880 Seite 400.)

X. Vorschriften bezüglich der Schiffsleute.

Verordnung

wegen Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsleute auf den, die Elbe innerhalb der Grenzen des Preußischen Gebietes befahrenden Schiffen.

(Ges.-Samml de 1854 Seite 374.)

§. 1. Jeder Dienstmann auf einem Elbschiffe oder Flosse — Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Zugknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuermann — muß mit einem Dienstbuche versehen sein, und dasselbe auf jeder Reise bei sich führen.

§. 2. Die Dienstbücher werden nach dem anliegenden Muster gedruckt. Sie gewähren Raum zur Eintragung von

sechs Dienstattesten und sind bei denjenigen Königl. Zoll- und Steuerämtern*) käuflich zu haben, welche demnächst werden bezeichnet werden.

3. Wer nach den Bestimmungen dieser Verordnung mit einem Dienstbuch versehen sein muß, hat solches der Polizeibehörde seines Wohnortes Behufs der Ausfertigung und Eintragung des Signalements vorzulegen. Die Eintragung erfolgt kostenfrei.

§. 4. Schiffseigner, Schiffs- oder Floßführer haben bei jeder Annahme eines Dienstmannes sich dessen Dienstbuch vorlegen zu lassen, und darin über das einzugehende Dienstverhältniß das Erforderliche einzutragen.

§. 5. Der Dienstmann darf in seinem Dienstbuche keine Aenderungen oder Zusätze machen, oder durch Unberechtigte machen lassen.

§. 6. Das Dienstbuch muß sowohl dem Dienstherrn als einer jeden Polizeibehörde auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden.

Die nach dem Muster zu §. 2 vorschriftsmäßig ausgefüllten Dienstbücher gelten für ihre Inhaber, so lange dieselben sich bei den Schiffen, auf welche ihr Dienst sich bezieht, befinden, in allen Elbuferstaaten als genügender persönlicher Ausweis.

§. 7. Den Polizeibehörden liegt es ob, Beschwerden des Dienstmannes über ein demselben ertheiltes oder verweigertes Zeugniß zu erledigen, und die dadurch etwa herbeigeführten Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

§. 8. Auf jedem Elbschiffe ist ein Verzeichniß der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind, zu führen und aufzubewahren. Dem Namen jedes entlassenen Dienstmannes ist eine Bemerkung über Anfang und Ende seiner Dienstzeit, und eine wörtliche Abschrift des ihm bei seinem Abgange ertheilten Zeugnisses beizusetzen.

Dieses Verzeichniß ist jeder Schifffahrts- und Polizeibehörde an der Elbe auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

§. 9. Uebertretungen der obigen Vorschriften werden nach Maßgabe des Art. 30 der Uebereinkunft vom 13. April 1844, betreffend die Erlassung schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe — Ges.-Samml. für 1844 S. 518 bis 524 — bestraft.

Muster für die Dienstbücher siehe Königreich Sachsen A 1. S. 32. (Amtsblatt Merseburg de 1854 Seite 144, Magdeburg de 1854, 2. Beilage zu Nr. 33, Potsdam de 1854, Stck. 22, Beilage. Für Hannover Patent vom 3. October 1854, Lauenburg: Reichsanzeiger de 1854 Seite 221; — cf. auch Amtsblatt Magdeburg de 1856, Seite 561.)

*) Jetzt auch bei den Lokal-Polizei-Verwaltungen.

C. Herzogthum Anhalt.

---

1. Additional-Akte zur Elbschifffahrts-Akte

d. d. 13. April 1844, bezüglich der Schiffs- und Schifferpatente.

a) Siehe B. Königreich Preußen Nr. I. Seite 47.

(Gesetz-Sammlung für Anhalt Dessau de 1844 S. 1139.)

---

2. Uebereinkunft zwischen den Elbuferstaaten

vom 13. April 1844, die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften betreffend.

b) Siehe B. Königreich Preußen Nr. I. Seite 55.

(Gesetz-Sammlung für Anhalt Dessau de 1844 S. 1227.)

---

3. Bekanntmachung

vom 26. März 1854, betreffend die Nachtsignale für die Dampfschiffe.

c) Siehe B. Königreich Preußen Nr. I. Seite 64.

(Gesetz-Sammlung für Anhalt de 1854 S. 2604.)

---

4. Bekanntmachung,

betreffend das Passiren der Elbbrücke bei Roßlau.

Die Anordnung vom 23. Februar 1858, zufolge welcher Fahrzeuge, welche die Elbbrücke bei Roßlau passiren wollen, bei einem Wasserstande von 11 Fuß über dem Nullpunkte des dortigen Pegels umlegen und durchsacken müssen, wird aufgehoben.

Das Passiren der Brücke ist fortan bis zum Wasserstande von 4,40 m am Pegel ohne Umlegen des Kahnes gestattet, und wird die Fahrrinne in auskömmlicher Weise verbobert werden.

Dessau, den 30. März 1878.

Herzoglich Anhaltische Regierung, Abtheilung des Innern.

5. Verordnung,

die Senkung der Schornsteine auf den die Elbbrücke bei Roßlau passirenden Dampfschiffen betreffend.

Zur Sicherung der Elbbrücke bei Roßlau gegen Feuersgefahr wird hierdurch verordnet, was folgt:

Alle Führer von Dampfschiffen sind verpflichtet, beim Passiren der Elbbrücke zu Roßlau die Schornsteine resp. Rauchfänge ihrer Fahrzeuge niederzulegen.

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift werden mit einer Geldstrafe von 15—30 Mk. oder mit verhältnißmäßiger Haft bestraft.

Dessau, den 7. Januar 1880.

Herzoglich Anhaltische Regierung, Abtheilung des Innern.

(Anhaltischer Staats-Anzeiger Nr. 9 de 1880.)

6. Regulativ

für die Benutzung des Winterhafens an der Elbe bei Dessau.

§. 1. Zur Benutzung des Hafens sind alle Schiffer berechtigt, soweit für ihre Kähne Raum in demselben vorhanden ist.

§. 2. Schiffmühlen, Holzflöße, lose schwimmende Baumstämme und dergleichen werden zur Ueberwinterung in den Hafen nicht eingelassen.

§. 3. Fahruntüchtige Schiffsgefäße werden ebenfalls zur Ueberwinterung im Hafen nicht zugelassen, auch dürfen größere Reparaturen an Fahrzeugen darin nicht vorgenommen werden.

§. 4. Pulvervorräthe und sonstige leicht entzündbare Stoffe müssen vor dem Einlaufen in den Hafen aus den Fahrzeugen beseitigt werden. Jeder hiergegen Handelnde wird mit einer Geldstrafe von Fünf Thalern belegt.

§. 5. Jeder Besitzer oder Steuermann eines zur Ueberwinterung in den Hafen zu bringenden Fahrzeuges hat sich zunächst, unter Angabe seines Meßbriefes oder Manifestes, Behufs Eintragung in das betreffende Register und zu dessen Weiterbeförderung an die Herzogliche Kreis-Direktion in Dessau, bei dem in der Nähe des Hafens wohnenden Aufsichts-Beamten anzumelden.

§. 6. Letzterer hat dem Schiffer dem zum Anlegen des Fahrzeuges im Hafen bestimmten Platz anzuweisen und darf dieser Platz eigenmächtig nicht verändert werden. Hierbei sind diejenigen beladenen Fahrzeuge, welche das Ausladen beabsichtigen, möglichst am südlichen Ufer des Hafenbassins, andere und leere Fahrzeuge nach dem nördlichen und östlichen Ufer und schließlich nach der Mitte zu weisen. Die Hafenmün-

dung darf, so lange Fahrzeuge im Hafen noch aufgenommen werden können, nicht verlegt werden, so daß die größten Fahrzeuge noch bequem ein- und auspassiren können.

Sollte sich Jemand über den ihm angewiesenen Platz oder in sonstiger Beziehung beschwert fühlen, so hat sich derselbe an die Herzogliche Kreiskasse in Dessau zu wenden, sich jedoch bis zur Entscheidung den Anordnungen des Hafen-Aufsichts-Beamten zu fügen.

§. 7. Widersetzlichkeiten oder Unfolgsamkeit der Schiffer gegen die Anordnungen des Hafen-Aufsichts-Beamten haben die sofortige Ausweisung der Fahrzeuge, ohne Rückerstattung des Hafengeldes, sowie den Verlust der Berechtigung zur Benutzung des Hafens für den ganzen Winter zur Folge.

§. 8. Innerhalb des Hafens darf kein Fahrzeug ohne besondere Erlaubniß des Hafen-Aufsichts-Beamten segeln oder mit Dampfkraft bewegt werden.

§. 9. Jedes zur Ueberwinterung im Hafen untergebrachte Fahrzeug muß durch Ketten oder Taue gehörig befestigt und von einem zuverlässigen schifffahrtskundigen Wächter fortwährend beaufsichtigt werden.

Es kann jedoch mit Vorwissen resp. Bewilligung des Hafen-Aufsichts-Beamten die Annahme eines Wächters für zwei oder mehrere unbeladene Fahrzeuge in einzelnen Fällen nachgelassen werden, so wie dieser Beamte auch berechtigt ist, einen unzuverlässigen Wächter sofort zu entlassen und an dessen Stelle auf Kosten des Fahrzeugbesitzers einen anderen zu bestellen.

§. 10. Für jedes lose, im Hafen vorgefundene Fahrzeug hat der Eigenthümer eine Strafe von Einem Thaler verwirkt; derjenige Schiffer aber, dem die eigenmächtige Lösung des Taues oder der Kette eines fremden Schiffsgefäßes nachgewiesen wird, hat Drei Thaler Strafe zu erlegen.

§. 11. Das Hafengeld muß sofort beim Einlaufen in den Hafen praenumerando entrichtet werden ohne Rücksicht darauf, ob ein Fahrzeug kürzere oder längere Zeit im Hafen bleibt, oder ob es beladen oder unbeladen ist. (2c.)

Jedes Fahrzeug darf nur einen Hinterhangkahn unentgeldlich in den Hafen zur Ueberwinterung mit sich führen. (2c.)

§. 12. Wenn Fahrzeuge während eines Winters aus irgend einem Beweggrunde den Hafen verlassen, aber wieder dahin zurückkehren, so sind sie, selbst bei öfter wiederholter Rückkehr, von nochmaliger Zahlung des Hafengeldes befreit.

§. 13. Ueber den bezahlten Betrag empfängt der Schiffsführer eine Quittung und außerdem ein Exemplar dieses Regulativs, und verpflichtet sich derselbe, durch deren Empfangnahme, daß er allen im Regulative enthaltenen Bestimmungen sich unter-

werke, auch aller und jeder Ansprüche an den Herzoglichen Fiscus auf Schadloshaltung für diejenigen Nachtheile, welche für ihn durch etwa eintretenden niederen Wasserstand, Losreißen eines Fahrzeuges oder durch sonstige eintretende Verhältnisse für sein Fahrzeug hervorgehen könnten, sich begebe.

§. 14. Feuer darf nur auf bewohnten Schiffen, in einem in der Kajütte befindlichen Ofen, nachdem dieser vom Hafen-Aufsichts-Beamten zuvor in Augenschein genommen und für tüchtig befunden worden, gehalten werden. Nach 10 Uhr Abends darf in der Regel kein Feuer mehr unterhalten werden; in unvermeidlichen Fällen muß der Hafen-Aufsichts-Beamte davon in Kenntniß gesetzt werden und sich wenigstens ein Bewohner wachend am Bord befinden.

§. 15. Zur Verhütung von Feuersgefahr ist an jedem festgefrorenen Fahrzeuge ein Wasserloch einzuhauen und stets frei zu halten.

Kontraventionen hiergegen werden mit Einem bis Drei Thalern Strafe belegt.

§. 16. Zechgelage, Lärmen und unvorsichtiges Umgehen mit Licht oder Feuer, überhaupt alle Handlungen, durch welche das eigene oder fremde Fahrzeug in Gefahr gerathen könnte, sind streng verboten, auch darf kein Schiffer, Steuermann oder Wächter unbefugten oder fremden Personen am Bord des Fahrzeuges Herberge gestatten.

§ 17. Wer Pech, Theer, Harz oder dergleichen leicht Feuer fangende Sachen auf dem Fahrzeuge oder in der Nähe des Hafens schmelzt oder kocht, verfällt in eine Strafe von Fünf Thalern.

§. 18. Jeder Schiffer ist für den Schaden verantwortlich, der durch ihn oder durch seine Leute aus Nachlässigkeit, Unvorsichtigkeit oder Muthwillen entweder an den Hafenbauten, Ufern, Wällen und anderen zur Hafenanstalt gehörigen Gegenständen, so wie den Anpflanzungen oder anderen Fahrzeugen verursacht wird.

Insbesondere haftet der Schiffseigenthümer für jeden Schaden, welcher durch das Losreisen seines Fahrzeuges in Folge unzureichender Befestigung desselben an anderen Fahrzeugen oder Gegenständen entsteht.

Beschädigungen aus böswilliger Absicht werden nach den allgemeinen strafgesetzlichen Bestimmungen geahndet.

§. 19. Gegenstände, wodurch das Wasser verunreinigt und die Fahrt im Hafen erschwert wird, als Kehricht, Asche, Steine, Schlacken rc. dürfen nicht in den Hafen geworfen werden.

Der Kontravenient hat die ungesäumte Hinwegräumung des Gegenstandes, oder nach Umständen die Reinigung auf eigene

Kosten zu bewirken und unterliegt außerdem einer Geldstrafe von Einem bis Fünf Thalern.

§. 20. Dem Herzoglichen Hafen=Aufsichts=Beamten, dem überhaupt die Ausübung der Hafen=Polizei obliegt, steht die Untersuchung der Fahrzeuge zu jeder Stunde des Tages und der Nacht zu.

Selbstverständlich bleibt es den öffentlichen Behörden oder deren Organen unbenommen, in dem Hafen und an Bord der Fahrzeuge jede Amtshandlung vorzunehmen, zu welcher sie, je nach ihrem Wirkungskreise, insbesondere berufen sind.

§. 21. Wenn eintretende Umstände nach dem Ermessen der betreffenden Herzoglichen Behörden eine Bewachung des Hafens zweckmäßig oder nöthig machen, so werden die dazu erforlichen Leute aus den Mannschaften der im Hafen befindlichen Fahrzeuge unentgeldlich entnommen.

§. 22. Die Aufeisung des Hafens, welche zur Freihaltung der Fahrbahn nothwendig wird, sind die sämmtlichen Inhaber der überwinternden Fahrzeuge auszuführen verpflichtet. Zur Genügung dieser Verpflichtung ist von Seiten jedes Fahrzeuges, jedesmal, so oft dies nöthig wird, ein mit erforderlichen Geräthschaften versehener Arbeiter binnen 24 Stunden nach vorangegangener Aufforderung zu gestellen, welche gemeinschaftlich die Arbeit nach Anweisung des Hafen=Aufsichts=Beamten auszuführen haben. Im Unterlassungsfalle ist letzterer berechtigt, auf Kosten des betreffenden Schiffsführers zur Ausführung der Arbeit andere Mannschaften heranzuziehen.

§. 23. Vor dem Auslaufen hat dies der Schiffsführer beim Hafen=Aufsichts=Beamten anzumelden, der ihm eine Bescheinigung über die richtige Erfüllung der während seines Aufenthalts im Hafen übernommenen Verpflichtungen rc. zur Empfangnahme seiner Schiffspapiere bei der Herzoglichen Kreis=Direction in Dessau ausstellt.

§. 24. Für die Ordnungsstrafen, sowie für etwaige Kosten, die aus den vorstehend gedachten Maßnahmen hervorgehen, haften:

1. der Schiffsführer für die verurtheilten Individuen der Schiffsmannschaft, sofern gegen diese die erkannte Strafe nicht vollstreckt werden kann, wobei jedoch dem Schiffsführer der Regreß gegen die Schuldtragenden vorbehalten bleibt, ferner:
2. das Schiff für den Schiffsführer.

Dessau, den 13. November 1871.

Herzoglich Anhaltische Regierung, Abtheilung für Domainen und Forsten.

Herzoglich Anhaltische Regierung, Abtheilung des Innern und der Polizei.

7. Verordnung,

betr. die Entnahme von Sand, Kies ꝛc. aus dem Elbbette.

§. 1. Sand, Kies, Erde, Lehm oder ähnliche Materialien dürfen von den Hegern oder aus den Flußbetten der Elbe, Mulde und Saale künftighin nur an denjenigen Orten entnommen werden, welche von den Herzoglichen Bauverwaltungen für ihre Bezirke zu diesem Zwecke bestimmt sind.

§. 2. Zur Entnahme von dergleichen Materialien daselbst ist bei der betreffenden Herzoglichen Bauverwaltung ein Erlaubnißschein nachzusuchen, welcher über Ort, Zeit, Ausdehnung, Art und Weise der Gewinnung und der Abfuhr die näheren Vorschriften enthalten und unentgeltlich ertheilt wird.

§. 3. Wer ohne Erlaubnißschein bei der Gewinnung oder Abfuhr betroffen wird, oder gegen die in dem Erlaubnißschein enthaltenen Vorschriften verstößt, verfällt in eine Polizei-Strafe von 20 Sgr. bis 5 Thlr. Geld oder entsprechendem Gefängniß.

Dessau, den 25. Januar 1869.

Herzogliche Regierung, Abtheilung des Innern und der Polizei.

(Staatsanzeiger de 1869 Nr. 20.)

---

8. Bekanntmachung,

die Einführung von Dienstbüchern für die die Elbe befahrenden Schiffsleute betreffend.

§. 1. Jeder Dienstmann auf einem Elbschiffe oder Flosse (Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Zugknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuermann) muß mit einem Dienstbuche nach dem anliegenden Muster versehen sein.

§. 2. Dieses Dienstbuch soll theils als Nachweisung der Verwendung der Schiffsleute durch den Dienstgeber dienen, theils die Stelle von Reiseurkunden, namentlich der Wanderbücher, vertreten.

§. 3. Die Ausstellung der Dienstbücher erfolgt durch die Herzoglichen Kreisdirektionen in ihren Bezirken, und haben dieselben dabei die gewöhnlichen paßpolizeilichen Vorschriften zu beobachten, müssen sich außerdem auch noch jedesmal vor der Ausstellung einen Aufnahmeschein von dem Schiffseigner vorzeigen lassen.

§. 4. Schiffseigner, Schiffs- oder Floßführer haben bei jeder Annahme eines Dienstmannes sich dessen Dienstbuch vorlegen zu lassen und darin über das einzugehende Dienstverhältniß das Erforderliche einzutragen.

§. 5. Der Dienstmann darf in seinem Dienstbuche keine Aenderungen oder Zusätze machen, oder durch Unberechtigte machen lassen.

§. 6. Das Dienstbuch muß sowohl dem Dienstherrn als einer jeden Polizei-Behörde auf Verlangen jederzeit vorgelegt werden.

§. 7. Den Polizeibehörden liegt es ob, Beschwerden des Dienstmannes über ein demselben ertheiltes oder verweigertes Zeugniß zu erledigen und die dadurch etwa herbeigeführten Aenderungen und Zusätze im Dienstbuche nachzutragen.

§. 8. Auf jedem Elbschiffe ist ein Verzeichniß der Personen, welche auf demselben in Dienst getreten sind, zu führen und aufzubewahren. Dem Namen jedes entlassenen Dienstmannes ist eine Bemerkung über Anfang und Ende seiner Dienstzeit und eine wörtliche Abschrift des ihm bei seinem Abgange ertheilten Zeugnisses beizusetzen.

Jenes Verzeichniß ist jeder Schifffahrts- oder Polizeibehörde an der Elbe auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

§. 9. Die Gültigkeit des Dienstbuches als Reise-Dokument hört auf, sobald der Inhaber den Schiffsdienst aufgiebt, oder dabei nicht mehr verwendet wird. In einem solchen Falle wird ihm entweder von der betreffenden Behörde das Dienstbuch in seine Heimath visirt, oder derselbe mit Marschroute dahin gesendet und das Dienstbuch der bezüglichen Kreisdirektion eingesandt.

§. 10. Uebertretungen der obigen Vorschriften werden nach Maßgabe des Artikels 30 der den Erlaß schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften für die Elbe betreffenden Uebereinkunft vom 13. April 1844 bestraft.

Dessau, den 20. Mai 1854.

Herzoglich Anhaltische Regierung.

— Muster für die Dienstbücher siehe Königreich Sachsen A 1 Seite 32. —
(Ges.-Sammlung für Anhalt de 1854 Seite 2663.)

D. Großherzogthum Mecklenburg.

1. Additionalakte

zur Elbschifffahrts-Akte, d. d. 13. April 1844, bezüglich der Schiffs- und Schifferpatente.*)

Siehe unter B. Preußen I Nr. 1 Seite 47.

(Nr. 26 Beilage 1 des Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinschen offiziellen Wochenblatts Jahrgang 1844.)

2. Uebereinkunft

vom 13. April 1844, betreffend die Erlassung schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften.

Siehe unter B. Preußen I Nr. 4 Seite 55.

(Nr. 26 des Wochenblattes wie vor.)

3. Verordnung,

betreffend die Nachtsignale für die Dampfschiffe.

Siehe unter B. Preußen I Nr. 5 Seite 64.

(Nr. 17 des Regierungsblattes für Mecklenburg-Schwerin, Jahrgang 1854.)

4. Ergänzung der strompolizeilichen Vorschriften

vom 13. April 1844 bezüglich der Dampfschiffe und der Dampfschleppschiffe.

Siehe unter B. Preußen I Nr. 6 Seite 67.

(Nr. 27 des Reg.-Bl. für Mecklenb.-Schw., Jahrgang 1863.)

5. Polizei-Verordnung,

betreffend die Eisenbahnbrücke bei Dömitz.

Die unterm 22. Juni 1882 von dem Großherzogl. Mecklenburgischen Ministerium des Innern zu Schwerin (Reg.-Bl. Nr. 14 de 1882) für die Eisenbahnbrücke bei Dömitz erlassene Polizei-Verordnung hat, abgesehen von einigen unerheblichen Modificationen in den §§. 3, 6 bis 8 und 14, den Wortlaut der unter B. Preußen III. Nr. 4 Seite 103 mitgetheilten Polizeiverordnung für die Brücke zu Hämerten.

---

*) Nach einer im Jahre 1868 erfolgten Vereinbarung können auch die Mecklenburg-Strelitzschen Behörden gültige Patente ausstellen.

E. Gebiet der Freien Stadt Hamburg.

1. Additionalakte

zur Elbschifffahrts-Akte, d. d. 13. April 1844, bezüglich der Schiffs- und Schifferpatente.

Siehe unter B. Preußen I Nr. 1 Seite 47.

2. Uebereinkunft

vom 13. April 1844, betreffend die Erlassung schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften.

Siehe unter B. Preußen I Nr. 4 Seite 55.

3. Verordnung,

betreffend die Nachtsignale für die Dampfschiffe.

Siehe unter B. Preußen I Nr. 5 Seite 64.

4. Ergänzung der strompolizeilichen Vorschriften

vom 13. April 1844 bezüglich der Dampfschiffe und der Dampfschleppschiffe.

Siehe unter B. Preußen I Nr. 6 Seite 67.

5. Bekanntmachung,

betreffend den Verkehr in den Häfen und im Fahrwasser der Elbe.

1. Das Anhaken von Schuten und anderen Fahrzeugen an Schleppdampfer oder an von denselben bugsirte Fahrzeuge ist ohne Genehmigung des Führers des Schleppdampfers nicht gestattet. (u. s. w.)

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift n rc. haben Geldstrafe bis zu 60 Mark oder Haft bis zu vierzehn Tagen zur Folge.

Gegeben in der Versammlung des Senats, Hamburg, den 10. November 1879.

(Hamb. Ges.-Samml. 1879 Nr. 84.)

6. Bekanntmachung,

betreffend das Liegen der Fahrzeuge bei Entenwärder und im Elb-Durchstich bei Kaltenhofe.

1. Die zu Entenwärder zollamtlich abgefertigten Fahrzeuge, sowie die zum Schleppen derselben dienenden Dampfschiffe, haben die Elbe vor der Zollstelle und dem unteren Theile des Durchstichs frei zu lassen.

2. Die zu 1 erwähnten Schiffe müssen nach beendigter Zollrevision baldthunlichst in den Durchstich hinauffahren und dürfen erst oberhalb einer Linie ankern, welche durch je ein, auf den beiderseitigen Deichen stehendes Placat bezeichnet ist.

3. Als Liegeplätze werden den Schiffen beide Ufer des Durchstichs oberhalb der unter 2 erwähnten Linien angewiesen. Mindestens ein Drittel der Breite — und zwar in der Mitte des Durchstichs — ist für die Schiffahrt frei zu lassen.

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften werden nach Maßgabe der Bestimmungen des Strafgesetzbuchs §. 366, 9 und 10 bestraft werden.

Hamburg, den 5. November 1879.

Die Landherrenschaft der Marschlande.

7. Reglement

für die Benutzung des Winterhafens in Geesthacht. (Auszug.)

§. 4. Zur Aufrechthaltung der Ordnung in dem Hafen wird ein Aufseher angestellt.

Derselbe hat jedem Schiffe und jedem Holzflosse seine Liegestelle anzuweisen und hat darauf zu achten, daß diejenigen Schiffe, welche aus- oder eingeladen haben, den Schiffen, welche dies zu thun beabsichtigen, ohne Verzug am Ufer Platz machen.

Derselbe darf nicht dulden, daß einzelne Stämme oder ganze Flösse lose im Hafen umhertreiben, daß Kehricht und Unrath — der an einen vom Aufseher anzuweisenden Platz zu bringen ist — in den Hafen geschüttet wird, daß der Hafendamm irgend wie beschädigt wird, daß namentlich Anker auf den Buschbanquets des Hafendamms ausgesetzt und die Dossirungen desselben betreten werden.

Derselbe hat das Hafengeld bei Anweisung des Liegeplatzes und für die Geesthachter Fahrzeuge jährlich am 2. Januar, gegen Ertheilung einer Quittung, einzukassiren und darüber Buch zu führen.

§. 5. Die Schiffführer, Führer von Holzflössen und deren Leute haben den Anordnungen des Aufsehers unweigerlich Folge zu leisten.

Widersetzlichkeit und Ungehorsam gegen die Anordnungen des Aufsehers, so wie Uebertretungen der hafenpolizeilichen Verfügungen und angerichtete Schäden sind zur Bestrafung resp. behufs Verurtheilung zur Ersatzleistung vom Aufseher bei der competenten Behörde zur Anzeige zu bringen.

Hamburg, den 2. August 1871.

Die Bergedorfer Visitations-Behörde.

8. Bekanntmachung,

betreffend das unbefugte Betreten des Geesthachter Hafendammes.

Das unbefugte Betreten des Geesthachter Hafendammes ist bei einer Strafe bis zu 15 Mark verboten.

Hamburg, den 31. Mai 1876.

Der Landherr für Bergedorf.

9. Bekanntmachung,

betreffend Verbot der Verunreinigung des Geesthachter Hafens.

Jede Verunreinigung des Geesthachter Hafens durch Auswerfen von Ladungsabfällen oder Kehricht aus den Schiffen ist verboten und werden die Uebertreter mit Geldstrafe bis zu 30 Mark oder mit Haft bestraft werden.

Hamburg, den 17. September 1881.

Die Landherrenschaft Bergedorf.

10. Bekanntmachung,

betreffend Sicherung des Hoopter-Wärders und der Stromstrecke vor demselben. (Auszug.)

Unter Vorbehalt des der Königlich Preußischen Staats-Bauverwaltung durch Art. VI des Staatsvertrages vom 28. Februar 1877 reservirten Rechtes ist die Entnahme von Erde, Lehm oder Sand vom Hoopter-Wärder fiscalischen Antheils vergünstigungsweise nur verstattet:

1. den Einwohnern der Ortschaften Hoopte und Fliegenberg, den Letzteren zwischen Hoopte und Delers-Ort, zur Verwendung für Hauswortheu;
2) den Deichhaltern des Hoopter-Deichbezirkes von Kabel 887 bis 988 und den Deichhaltern des Fliegenberger Deichbezirkes von Kabel 816 bis 886 zur Erhaltung dieser Deichstrecken;
3) dem Deichverband von Neuland zur Verwendung für seine Uferschutzwerke vom Stöckter Vorland abwärts bis zum Fliegenberger Vorland, wie auch zu den ihm gesetzlich obliegenden jetzigen oder späteren Deicharbeiten, diese mögen in der Defension und Erhaltuug vorhandener, oder in künftigen Deich-Neubauten bestehen.

Zur Sicherung der Stromwerke darf auf dem fiscalischen Antheil des Hoopter-Wärders eine Abgrabung auf dem Terrain zwischen der jetzigen Uferlinie und der 15 m landeinwärts gelegenen durch Steine bezeichneten Linie nicht stattfinden.

Uebertretungen dieser Vorschriften werden in Gemäßheit §. 370 des Strafgesetzbuchs mit Geldstrafen bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft, vorbehältlich der Verpflichtung zum Schadensersatze.

Hamburg, den 16. Juli 1880.

Die Landherrenschaft Bergedorf.

Anhang.

Die Elbzollgerichte.

1. Art. 26 der Elbschifffahrts-Acte
vom 23. Juni 1821.

Ehe die gegenwärtige Convention in Kraft tritt, soll ein im Orte des Zollamtes oder möglichst nahe wohnender, dem richterlichen Dienste vorstehender Beamter zur summarischen Behandlung und Entscheidung folgender Gegenstände bestellt und verpflichtet werden:

a) über alle Zollcontraventionen und die hierdurch verwirkte Strafe, insofern der Schiffer sich derselben nicht freiwillig unterwirft;

b) über Streitigkeiten wegen Zahlung der Zoll-, Krahnen-, Waage-, Hafen-, Werft- und Schleusen-Gebühren und wegen ihres Betrages;

c) über die von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades;

d) über die beim Schiffziehen veranlaßten Beschädigungen an Wiesen und Feldern, sowie überhaupt jeden Schaden, den Flösser oder Schiffer während der Fahrt oder beim Anlanden durch ihre Fahrlässigkeit Anderen verursacht haben sollten;

e) über den Betrag der Berge-Löhne und anderer Hülfsvergütungen in Unglücksfällen, insofern die Interessenten darüber nicht einig sind.

Name und Wohnung des Zollrichters sollen in der Zollstelle angeschlagen werden.

2. Additionalacte zur Elbschifffahrtsacte
vom 23. Juni 1821, d. d. 13. April 1844.

§. 46. Behuf gerichtlicher Verhandlung der im Artikel 26 der Elbschifffahrts-Acte und der im §. 47 dieser Additional-Acte bezeichneten Angelegenheiten, soweit dieselben sich auf die Stromschifffahrt zwischen Melnik und Hamburg oder Harburg beziehen, sollen in sämmtlichen Uferstaaten Elbzollgerichte bestehen und von zum Richteramte befähigten Personen verwaltet werden.

Die Uferstaaten werden sich allseitig von den in ihren Gebieten bestehenden Elbzollgerichten und den neben oder statt derselben zur Untersuchung und Bestrafung strom- und schifffahrtspolizeilicher Vergehungen bestellten Behörden (vergleiche §. 48), sowie von den Veränderungen in Kenntniß setzen, welche rücksichtlich der Zahl oder des Ortes jener Gerichte oder Behörden eintreten.

§. 47. Außer den im Art. 26 erwähnten werden den Elbzollgerichten noch folgende Gegenstände überwiesen:

1. die Untersuchung und Bestrafung
   a) von Uebertretungen schifffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften durch Schiffs- oder Floßführer, deren Dienstleute, Passagiere oder Schiffszieher;
   b) von Excessen, welche die zur Bemannung der Stromfahrzeuge oder zum Schiffszuge gehörenden Personen gegen einander oder gegen die in Ausübung ihres Amtes begriffenen Elbzoll- oder Elbschifffahrts-Polizeibeamten begehen und nicht etwa einen criminellen Charakter an sich tragen, nebst der Entscheidung über die in allen diesen Fällen etwa zu leistende Entschädigung.
2. die Untersuchung und Entscheidung von Streitigkeiten
   a) über Betrag und Zahlung der Lootsengebühren;
   b) zwischen Schiffsführern und Passagieren über Preis und sonstige Bedingungen und Verhältnisse des Transports;
   c) zwischen den Eigenern und Führern, den Dienstleuten und Zugknechten der Stromfahrzeuge über ihre Dienst- und Lohn-Verhältnisse.

Außer den im Art. 26 unter a. erwähnten Fällen der freiwilligen Unterwerfung soll das elbzollrichterliche Verfahren auch dann nicht eintreten, wenn der Angeschuldigte nach der besonderen Gesetzgebung des betreffenden Staats durch Anrufung der höheren Verwaltungsbehörde auf den gerichtlichen Weg verzichtet hat.

§. 48. Jedes Elbzollgericht ist berechtigt und verpflichtet, die ihm zugewiesenen Gegenstände, ohne Unterschied des Wohnorts der Betheiligten und des Landes oder Ortes, wo die Vergehen begangen oder die Streitigkeiten entstanden sind, und ohne Rücksicht auf etwaige privilegirte Gerichtsstände, zur Untersuchung zu ziehen und zu entscheiden, insofern

1. was die Zollvergehen betrifft, diese in seinem Gerichtsbezirke entdeckt oder die Gegenstände derselben bei Fortsetzung der Fahrt, während welcher das Vergehen begangen ist, in seinem Gerichtsbezirke bei Anbringung der Denunciation betroffen werden;
2. die Elbschifffahrts- und strompolizeilichen Vergehen wäh-

rend der Anwesenheit der Thäter in seinem Gerichtsbezirke entdeckt oder solche gegen Führer, Mannschaft oder Passagiere eines innerhalb seines Gerichtsbezirks auf der Fahrt begriffenen Elbschiffes bei ihm zuerst zur Anzeige gebracht werden, und

3. was die im Art. 26 unter d. und e. der Elbschifffahrts-Acte und im §. 47 unter 2 dieser Additional-Acte bezeichneten Streitigkeiten betrifft, die streitenden Parteien in seinem Gerichtsbezirke anwesend sind und wenigstens Eine derselben seine Amtsthätigkeit wegen eines derartigen Anspruchs anruft.

Uebrigens kann jeder Uferstaat zur Untersuchung der strom- und schifffahrtspolizeilichen Vergehungen neben den Elbzollgerichten oder statt derselben auch andere Behörden bestellen.

§. 49. Das Verfahren bei den Elbzollgerichten soll möglichst kurz und summarisch sein.

Bei Untersuchung der elbschifffahrts- und strompolizeilichen und Zollvergehen findet in der Regel persönliches mündliches Verhör der Angeschuldigten statt. Das Elbzollgericht soll jedoch, falls nicht etwa die Anhaltung von Schiffen und Ladungsgegenständen zur Constatirung des Vergehens erforderlich ist, den Angeschuldigten gegen vollständige Sicherheitsleistung für Zoll, Strafen, etwaige Schäden und Kosten die Fortsetzung der Elbfahrt gestatten. Der Angeschuldigte hat indessen vorher, behuf der weiteren Verhandlungen, einen Bevollmächtigten zu bestellen, widrigenfalls für ihn auf seine Gefahr und Kosten ein Vertreter ernannt oder wider ihn das Verfahren, welches nach den Landesgesetzen gegen abwesende Uebertreter zulässig ist, eingeleitet werden soll.

Vorstehende Bestimmungen finden auch da Anwendung, wo an die Stelle der Elbzollgerichte andere Behörden (vergleiche §. 48) eintreten.

§. 50. Die Entscheidungen der Elbzollgerichte sind den Betheiligten schriftlich zuzustellen.

Die Recursnahme gegen dieselben bestimmt sich, nebst den dabei eintretenden Fristen, nach den Landesgesetzen.

Bedarf es zur Vollstreckung einer elbzollgerichtlichen Entscheidung der Requisition einer anderen Gerichts-, Zoll- oder Polizeibehörde, so ist derselben in allen Elbuferstaaten unweigerlich, jedoch nach den für die requirirte Behörde, der inneren Landesgesetzgebung gemäß, bestehenden Formen zu genügen.

Von jeder wegen Uebertretung strom- und schifffahrtspolizeilicher Bestimmungen oder wegen Zollvergehen erkannten Strafe hat die erkennende Behörde sofort nach Rechtskraft der Entscheidung alle übrigen an der Elbe für diese Gegenstände bestehenden Behörden in Kenntniß zu setzen.

§. 51. Die defraudirten Zollgefälle und erkannten Zollstrafen gebühren dem Staate, dessen Zollgerechtsame durch das Vergehen verletzt sind.

Polizei-Strafgelder fallen demjenigen Staate zu, in welchem das polizeiliche Straferkenntniß abgegeben worden ist.

Das Begnadigungs- und Strafverwandlungsrecht steht in Rücksicht auf Zollstrafen dem Staate zu, auf dessen Zollgerechtsame das bestrafte Vergehen sich bezieht, in Rücksicht polizeilicher Bestrafungen aber dem Staate, in welchem das Straferkenntniß abgegeben worden ist.

---

3. Verordnung für das Königreich Sachsen,

die Competenz der Elbstromgerichte betreffend.

Wir, Johann, von Gottes Gnaden König von Sachsen 2c. 2c. 2c. finden in Folge der mit den Regierungen der übrigen Elbuferstaaten wegen einer neuen Regulirung der Elbzölle unter dem 4. April dieses Jahres getroffenen, durch Unsere Verordnung vom 29. Mai dieses Jahres (Gesetz- und Verordnungsblatt desselben Jahres, Seite 467 fg.) publicirten Uebereinkunft für angemessen, Folgendes zu verordnen:

§. 1. Den an der Elbe gelegenen Hauptzoll- und Hauptsteuerämtern verbleibt die bisherige Competenz in Elbzollregie- und Elbzolluntersuchungs-Angelegenheiten. Dieselben sind auch befugt und verpflichtet, dann, wenn bei ihnen Hinterziehungen des Wittenberger Elbzolls entdeckt werden, die Schiffer zu Bestellung genügender Sicherheit für den verkürzten Elbzoll, sowie für Strafe und Kosten anzuhalten.

§. 2. Dagegen wird unter Aufhebung der in §§. 4 bis mit 11 der die Publikation der Elbschifffahrtsverträge betreffenden Verordnung vom 16. November 1844 (Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1844, Seite 277 fg.) enthaltenen Bestimmungen die dem Hauptzollamte Schandau und den Hauptsteuerämtern zu Pirna, Dresden und Meißen, sowie späterhin auch dem Hauptsteueramte zu Riesa, als Elbzollgerichten bisher übertragen gewesene Competenz

a) zur Untersuchung und Bestrafung der elbstrom- und elbschifffahrtspolizeilichen Vergehen und der gemeinpolizeilichen, von den Schiffsleuten oder den Schiffsziehern gegen einander oder gegen die in Ausübung ihres Amtes begriffenen Elbzoll- und Elbschifffahrts-Polizeibeamten begangenen Excesse, soweit solche nicht einen criminellen Charakter an sich tragen, sowie

b) zur Entscheidung
1) über die in allen diesen Fällen etwa zu leistende Entschädigung,
2) über entstandene Streitigkeiten zwischen Schiffseignern, Schiffsführern, Schiffsleuten, Lootsen, Passagieren und Zugknechten über Hafen-, Werft- und Lootsengebühren, über Bergelöhne und Vergütungen für Hülfsleistungen in Unglücksfällen, über Preis- und sonstige Bedingungen und Verhältnisse des Transports,
3) über die von Schiffern, Schiffsziehern und Flößern während der Fahrt oder bei dem Anlanden oder bei dem Schiffziehen, an Grundstücken oder überhaupt sonst verursachten Beschädiguugen, und
4) über Dienst- und Lohnverhältnisse obengenannter Personen unter sich,

den an der Elbe gelegenen Gerichtsämtern Schandau, Königstein, Pirna, Dresden, Meißen, Riesa und Strehla, innerhalb ihrer Gerichtsbezirke, und zugleich dem Gerichtsamte Pirna für den zum Gerichtsamte Schönfeld gehörigen, dem Gerichtsamte Dresden für den zum Gerichtsamte Wilsdruff gehörigen und dem Gerichtsamte Meißen für die zu den Gerichtsämtern Moritzburg und Großenhain gehörigen Strom- und Ufertracte, in der Eigenschaft als Elbstromgerichte, überwiesen.

§. 3. Die vorgenannten Gerichtsämter haben in den ihnen im §. 2 zugewiesenen Angelegenheiten ihres gewöhnlichen Amtssiegels sich zu bedienen, bei allen Ausfertigungen aber der gerichtsamtlichen Vollziehung den Beisatz: „Elbstromgericht“ hinzuzufügen.

§. 4. Den §. 2 genannten Gerichtsämtern werden für die ihnen dort überwiesenen Angelegenheiten die Bezirks-Wasserbau-Inspectoren oder sonst geeignete Wasserbaubeamte als technische Beamte und Sachverständige beigegeben, sowie zur speciellen Aufsichtführung und Controle über die Befolgung der bestehenden elbstrom- und elbschifffahrtspolizeilichen Vorschriften neben den sonstigen Polizei-Aufsichtsbeamten die unteren Wasserbaubeamten, Dammmeister, Stromaufseher, Strom- und Brückenwärter ꝛc. zugewiesen werden.

§. 5. Soviel die Cognition und Entscheidung in den im §. 2 bezeichneten, einen civilrechtlichen Charakter an sich tragenden Streitigkeiten zwischen den dort benannten Personen betrifft, so haben sich derselben die als Elbstromgerichte bestellten Gerichtsämter in dieser Eigenschaft auf vorgängiges Anrufen von Seiten des Klägers und dafern die streitenden Parteien in ihrem oder in dem ihnen als Elbstromgerichte zugewiesenen Gerichtsbezirke anwesend sind, beziehentlich unter

den in §§. 8 und 10 gegenwärtiger Verordnung ausgesprochenen Voraussetzungen und Beschränkungen zu unterziehen.

§. 6. Wenn die in Anspruch genommene Partei aus einem oder mehreren Inländern besteht, so soll dem Kläger die Wahl zwischen dem Elbstromgerichte und der ordentlichen Civilgerichtsobrigkeit zustehen.

§. 7. Nicht minder hat, wenn in einem Falle rücksichtlich eines in Anspruch zu nehmenden Ausländers ein besonderer Gerichtsstand — forum speciale — bei einem anderen inländischen Gerichte begründet ist, der Kläger die Wahl zwischen dem Elbstromgerichte und diesem anderen inländischen Gerichte.

§. 8. Sie beide Parteien Inländer, so ist die Competenz des Elbstromgerichts in dergleichen Angelegenheiten von dem beiderseitigen Einverständnisse der ersteren, daß die streitige Sache der Entscheidung des letzteren unterworfen werden solle, abhängig.

§. 9. Das in dem Mandate vom 28. November 1753, die Abstellung der processualischen Weitläufigkeiten in geringfügigen Rechtssachen betreffend, vorgeschriebene Verfahren ist in den vor den Gerichtsämtern in ihrer Eigenschaft als Elbstromgerichte zu verhandelnden Streitigkeiten — dafern der Beklagte ein Ausländer ist — auch dann zu befolgen, wenn der Anspruch die im §. 3 des Gesetzes vom 30. December 1861, die Abkürzung und Vereinfachung des bürgerlichen Proceßverfahrens betreffend (Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1861, Seite 592), festgesetzten Werthsgrenzen überschreitet.

§. 10. Bei den diese Werthsgrenzen überschreitenden Forderungen gegen einen Inländer hat sich die Amtsthätigkeit der Gerichtsämter als Elbstromgerichte auf die Gütepflegung zwischen den Parteien und auf eventuelle Vermittelung eines nach §. 45 des Gesetzes vom 16. Mai 1839, das gerichtliche Verfahren in Streitigkeiten über ganz geringe Civilansprüche betreffend (Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1839, Seite 155) zulässigen Compromisses zur Verhandlung der Sache vor dem Elbstromgerichte unter Beobachtung der Bestimmungen des nurerwähnten Gesetzes zu beschränken.

Kommt weder ein gütlicher Vergleich, noch ein derartiges Compromiß zu Stande, so hat das Elbstromgericht, nach den jedesmaligen Umständen, entweder in seiner gleichzeitigen Eigenschaft als des Beklagten ordentliche Civilgerichtsobrigkeit in der Sache weitere, den Gesetzen und Rechten gemäße Entschließung zu fassen, oder die Parteien an die ordentliche Civilgerichtsobrigkeit des inländischen Beklagten zu verweisen.

§. 11. Im Uebrigen sind die gesetzlichen und sonstigen Vorschriften über das Proceßverfahren und den Instanzenzug für

die Gerichtsämter auch in ihrer Eigenschaft als Elbstromgerichte maßgebend.

§. 12. Die im §. 2 den Elbstromgerichten überwiesenen, bei dem Elbschifffahrtsbetriebe vorkommenden und in den Bereich der allgemeinen Sicherheits- und Wohlfahrtspolizei fallenden Streitigkeiten und Vergehungen haben die Elbstromgerichte in Unterordnung unter das Ministerium des Innern, dagegen die in Beziehung auf elbstrom- und elbschifffahrtspolizeiliche Vorschriften und Bestimmungen vorkommenden Contraventionen, sowie die, die Strombauverwaltung angehenden Angelegenheiten in Unterordnung unter das Finanzministerium zu verhandeln und hierbei den wegen des Verfahrens in Verwaltungssachen und beziehungsweise in Polizeistrafsachen überhaupt bestehenden Vorschriften nachzugehen.

§. 13. Werden gegen die von den Elbstromgerichten in den §. 12 bezeichneten Streitigkeiten und Strafsachen in erster Instanz ertheilten Entscheidungen Recurse oder Beschwerden erhoben, so haben dieselben deshalb an die Kreisdirection zu Dresden zu berichten und deren Entschließung in zweiter Instanz einzuholen, indem es in Rücksicht des dabei in Frage kommenden Bezirks des Gerichtsamts Strehla auch in obiger Beziehung bei dem, der gedachten Kreisdirection bereits durch die Bekanntmachung des Ministeriums des Innern vom 10. December 1856 (Gesetz- und Verordnungsblatt vom Jahre 1856, Seite 469) ertheilten Auftrage bewendet.

§. 14. Es bleiben jedoch die Entschließungen über Straferlaß- und Begnadigungsgesuche in den die Vergehungen gegen die strom- und schifffahrtspolizeilichen Vorschriften betreffenden Strafsachen, ingleichen auf Reclamationen und Beschwerden in den die Strombauverwaltung angehenden Angelegenheiten dem Finanzministerium vorbehalten.

So geschehen zu Dresden, den 11. September 1863.

(Ges.- und Verordn.-Blatt für das Königr. Sachsen de 1863 S. 722 bis 725)

4. Gesetz für das Königreich Preußen,

betreffend die Elbzollgerichte.

Wir, Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c., verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§. 1. Elbzollgerichte erster Instanz sind die Amtsgerichte, deren Bezirke von der Elbe innerhalb der durch die Additional-Acte vom 13. April 1844 bestimmten Grenzen berührt werden.

Elbzollgerichte zweiter Instanz sind die Landgerichte.

Die Entscheidungen der Gerichte sind als elbzollgerichtliche zu bezeichnen.

§. 2. Ist ein Amtsgericht mit mehreren Richtern besetzt, so sind bei der Geschäftsvertheilung einem derselben die Geschäfte des Elbzollgerichts zu übertragen.

§. 3. In Strafsachen verhandeln und entscheiden die Elbzollgerichte in erster Instanz ohne Zuziehung von Schöffen, in der Berufungsinstanz in der Besetzung von drei Mitgliedern mit Einschluß des Vorsitzenden.

§. 4. Die sachliche Zuständigkeit der Elbzollgerichte wird durch die Vereinbarungen der Elbuferstaaten bestimmt.

§. 5. In Civilsachen finden die Vorschriften über das Verfahren in den zur Zuständigkeit der Amtsgerichte gehörenden bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in Strafsachen die Vorschriften über das Verfahren vor den Schöffengerichten wegen Uebertretungen Anwendung, soweit nicht aus den Vereinbarungen der Elbuferstaaten oder aus diesem Gesetze sich Abweichungen ergeben.

§. 6. Hat die strafbare Handlung oder die einen Civilanspruch begründende Thatsache auf dem Strome innerhalb des beiderseits Preußischen Stromgebiets stattgefunden, so ist das Elbzollgericht des einen und des andern Ufers zuständig.

§. 7. Die nach den bestehenden Vorschriften begründete Mitverhaftung dritter Personen für Strafen und Kosten ist nach deren vorheriger Anhörung durch das im Strafverfahren ergehende Urtheil auszusprechen.

§. 8. Gegen die Entscheidungen der Landgerichte findet ein Rechtsmittel nicht statt.

§. 9. Die Vollstreckung elbzollgerichtlicher Entscheidungen außerdeutscher Gerichte erfolgt auf Grund einer mit der Vollstreckungsklausel (§. 662 der Deutschen Civilproceßordnung, §. 483 der Deutschen Strafproceß-Ordnung) kostenfrei zu versehenden Ausfertigung. Zuständig für die Ertheilung der Vollstreckungsklausel ist jedes Landgericht, zu dessen Bezirk ein Elbzollgericht gehört.

Die Vollstreckung elbzollgerichtlicher Entscheidungen Deutscher Gerichte erfolgt nach Maßgabe des §. 161 des Deutschen Gerichts-Verfassungs-Gesetzes.

§. 10. Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Deutschen Gerichtsverfassungs-Gesetze in Kraft.

Urkundlich unter Unserer eigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 9. März 1879.

(Gesetz-Sammlung für Preußen de 1879. Seite 132/133.)

5. Gesetz für das Herzogthum Anhalt,
betreffend die Elbzollgerichte.

Das qu. Gesetz, d. d. 10. Mai 1879, stimmt, abgesehen von einigen formellen Aenderungen, mit dem unter 4. abgedruckten preußischen Gesetze überein.

Zusatz zu §. 5. Eine vorläufige Festsetzung der Strafe durch die Polizeibehörde (§§ 4 fgde. des Gesetzes Nr. 453 vom 28. März 1877, §. 8 des Gesetzes Nr. 489 vom 7. April 1878) findet in den der Zuständigkeit der Elbzollgerichte unterliegenden Uebertretungsfällen nicht statt.

(Gesetz-Sammlung für Anhalt, Nr. 528 de 1879.)

Chronologisches Register.

Abkürzungen:

A. H. = Amtshauptmannschaft
Bk. = Bekanntmachung.
Ch. E. B. V. = Chef der Elbstrom-Bauverwaltung.
E. B. D. = Elbstrom-Baudirection.
L. D. = Landdrostei.
L. H. = Landherrenschaft.
M = Ministerium.
M. d. F. = Ministerium der Finanzen.
M. f. H. = Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
M. d. J. = Ministerium des Innern.
Pol. Pr. = Polizei-Präsident.
P. V. = Polizei-Verordnung.
Reg. = Regierung.
Reg. Pr. = Regierungs-Präsident.
V. = Verordnung.